Uprawa morza

KWARTALNIK
MORSKIEGO KOLEGIUM EKONOMICZNEGO
W GDYNI

ROK I. GDYNIA 1938 R. ZESZYT 2

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 23

WYDAWCA: MORSKIE KOLEGIUM EKONOMICZNE W GDYNI, UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 23

SKŁAD GŁÓWNY: INSTYTUT WYDAWNICZY „BIBLIOTEKA POLSKA" S. A. WARSZAWA, UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 4, SKRYTKA POCZTOWA NR 50

WARUNKI PRENUMERATY: ROCZNA Z PRZESYŁKĄ: ZŁ 10, CENA ZESZYTU ZŁ 3,

KONTO BANKOWE: PAŃSTWOWY BANK ROLNY ODDZIAŁ W GDYNI

P. K. O. NR 803 100 NA RACHUNEK NR 190

TŁOCZONO W ZAKŁADACH GRAFICZNYCH ALFONS SZCZUKA, GDYNIA, ŚW. PIOTRA 12 - TEL. 36-36

SPIS RZECZY

REFERATY

Str

Morski statek handlowy w prawie publicznym — Mgr M. Rylke . . . 1
§ 1. Pojęcia wstępne 1
§ 2. Morski statek handlowy w prawie nowoczesnym 3
§ 3. Morski statek handlowy w ustawodawstwie polskim 8

Polski czarter węglowy — B. Porożyński 12
§ 1. Wydobycie i eksport węgla 12
§ 2. Zasadnicze dane o czarterze węglowym 14
§ 3. O polski czarter węglowy 17

Kredyt warrantowy ze specjalnym uwzględnieniem Gdyni — Mgr T. Szmaj 21
§ 1. Wstęp 21
§ 2. Rozwój i organizacja kredytu 21
§ 3. Przyczyny hamujące rozwój operacji warrantowych 24
§ 4. Warrant czy kwit składowy 29

Zagadnienia robotnicze w Gdyni — St. Pusłowski 32
§ 1. Rynek pracy 32
§ 2. Osiedla robotnicze 41
§ 3. Wnioski 42

Statystyka bezrobocia w Gdyni — B. P. 43

AKTUALIA

O trajekt łączący Polskę ze Szwecją — T. Nowacki 46
Problemy handlu zagranicznego w drzewnictwie — J. Kunert 54
Brazylia jako teren naszej ekspansji eksportowej — J. Czaiński 60
Kanał przemysłowy w Gdyni — St. W. 66
Rozwój przedsiębiorstw szypczendlerskich — B. K. 69
Morski fracht węglowy od 1. I. do 31. V. 1938 r. — St. J. 70
Echa włoskie rozbudowy polskiej floty handlowej — A. S. 71
Rozbudowa włoskiej floty handlowej — Z. G. 71
System subwencjonowania włoskiej marynarki handlowej — Z. G. . . . 73
Gospodarka morska w r. 1937 w publicystyce polskiej — A. Zakrzewski . . 76

RECENZJE

Str.

Rocznik Państwowego Urzędu Kontroli Ubezpieczeń, omówił *Dr L. Rosiński* . . 81

Wildiers Pierre et Caethoven Marcel, *Manuel Pratique des Assurances Maritimes*, omówił *L. R.* 82

Dr Kurt Giese, *Devisenverluste beim Güterverkehr über ausländische Seehäfen*, omówił *A. Szulc* 82

Dr Werner Eggers, *Die Schiffsexpedition*, omówił *B. Żórawski* . . . 84

NOTATKA BIBLIOGRAFICZNA . . 86

PRO DOMO SUA

Sprawozdanie z prac M. K. E. w drugim kwartale br. 93

TABLICE

1. Udział Gdyni i Gdańska w wywozie węgla z Polski 13
2. Obrót warrantowy w Gdyni 25
3. Zatrudnienie i zarobki robotników w Gdyni w okresie od 1 kwietnia 1936 r. do 31 marca 1937 r. 32
4. Sumy wypłacone bezrobotnym w latach 1932—1937 35
5. Koszta wysiedlenia bezrobotnych z Gdyni 40
6. Liczba bezrobotnych w latach 1931 — 1935 43
7. Liczba bezrobotnych w latach 1936 i 1937 43
8. Liczba bezrobotnych w latach 1936 i 1937 z podziałem na gałęzie pracy . 44
9. Liczby względne bezrobotnych w latach 1936 i 1937 z podziałem na gałęzie pracy 45
10. Brazylijski import maszyn, narzędzi itp. 62
11. Wzrost importu brazylijskiego 62
12. Import brazylijski z uwzględnieniem rodzajów towarów 64
13. Wartość importu brazylijskiego w latach 1933 — 1937 65
14. Wzrost obrotów szypczendlerskich 69
15. Wpływy z zaopatrywania statków polskich i obcych 69
16. Wpływy ze sprzedaży na statki artykułów krajowych i zagranicznych . 69
17. Stawki frachtowe dla ładunków węgla 70

MGR MAKSYMILIAN RYLKE

MORSKI STATEK HANDLOWY W PRAWIE PUBLICZNYM

§ 1. POJĘCIA WSTĘPNE

PRAWNA DEFINICJA MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO

Morski statek handlowy jest rzeczą ruchomą, ruchomością, a więc przedmiotem prawa. Ze względu jednak na swój specyficzny charakter jako miejsca, na którym skupia i zazębia się cały szereg interesów i stosunków prawnych, dalej ze względu na częste odrywanie się od całości systemu prawa ojczystego na skutek przebywania w zasięgu praw innych państw, a przez to będąc skazanym na pewnego rodzaju samoistny byt prawny, posiada morski statek handlowy cały szereg cech, właściwych tylko podmiotowi prawa.

Mimo woli nasuwa się pogląd, iż podobnie jak w przyrodzie istnieją formy przejściowe pomiędzy jednym gatunkiem a drugim, tak i w rozpatrywanym zagadnieniu statek handlowy stoi na granicy dwu pojęć prawnych, to znaczy podmiotu i przedmiotu prawa.

Uzasadnienie takiego stanu rzeczy wynika nie tylko ze stanu prawnego dnia dzisiejszego, ale w dużej mierze wypływa z roli statku w dziejach ludzkości. Przemożny również wpływ wywierały na kształtowanie się pojęcia statku pierwiastki uczuciowe. Przecież przed erą żeglugi parowej, rejsy żeglarskie trwały niekiedy lata całe, stąd nic dziwnego, iż w ciągu długich zmagań ludzi i statku z nieopanowanym i groźnym żywiołem wodnym następowało zżycie się i poczucie łączności pomiędzy człowiekiem a statkiem, a więc pomiędzy istotą żywą a rzeczą martwą. Stąd w tradycji narodów morskich moment personifikacji statku.

MORSKI STATEK HANDLOWY W OŚWIETLENIU HISTORII

Powszechnie wiadomo, iż początki naszej kultury i cywilizacji powstały i rozwinęły się nad brzegami morskimi i z morzem nierozerwalnie są związane. Statek więc, oczywiście w pierwotnej swej formie, był jednym z łączników poszczególnych skupisk ludzkich, grając w ten sposób rolę pośrednika postępu. Mówiąc o rozwoju żeglugi, mówimy tym samym o procesach promieniowania i infiltracji kultur.

Na setki lat przed Chr. Ocean Indyjski przemierzali żeglarze-kupcy z Indyj. Kupcy feniccy, a potem greccy i rzymscy rozszerzali granice starożytnego świata daleko poza Morze Śródziemne. Z tych czasów datują się pierwsze zwyczaje prawne morskie, powszechnie uznawane i stosowane na Morzu Śródziemnym. Żegluga morska

i morskie obszary wodne stały się również przedmiotem dociekań i teoryj wnikliwych umysłów prawników rzymskich, starających się każdy objaw życiowy i każde zagadnienie ująć w trwałe ramy norm prawnych, przy czym w giętkim, dostosowanym do obrotu międzynarodowego *ius gentium* istniał szereg liberalnych przepisów.

Skoro imperium rzymskie objęło cały ówcześnie znany świat, zapanowały na morzach wszechwładnie prawa rzymskie (*lex Rhodia navalis*, kodeks Justyniana). Dla Rzymian bowiem Morze Śródziemne było *mare nostrum*, a miecz rzymski i normy prawa rzymskiego czuwały nad porządkiem i bezpieczeństwem na morzach.

Stosunki prawne na statkach były odzwierciedleniem układu społecznego tych czasów. Panowała więc na nich wszechwładnie *potestas dominica*, władza pana nad załogą niewolników.

Wieki średnie przynoszą ze sobą radykalną zmianę stosunków prawnych. Żeglarze są ludźmi wolnymi, tworzącymi częstokroć wspólnoty oparte na udziałach w zysku wyprawy handlowej. Tego rodzaju doraźne spółki (*societas maris, commenda, colonne, mederlingue, sendeye, germinamente*)[1], stanowią wybitną cechę żeglugi średniowiecznej, podobnie jak istnienie obok władzy kapitana, rad marynarskich, a więc ciał kolegialnych, posiadających rozstrzygający głos w ważniejszych sprawach, związanych z żeglugą i handlem.

Głównymi pomnikami średniowiecznego prawa morskiego są: *Rôles d'Oléron* z XII w., *Consolat del Mar* z 1370 r., prawa miast hanzeatyckich, *Watterrecht* (recesy), *Guidon de la mer*, itd.

Nauka średniowieczna stała na stanowisku, iż obszary morskie, podobnie jak obszary lądowe, mogą być przedmiotem zawłaszczenia i władzy suwerennej państwa. Stąd dążenie do zapewnienia sobie wyłączności korzystania ze szlaków morskich, stąd ciągłe zatargi i walki między państwami morskimi.

Znaną jest np. mediacja papieża Aleksandra VI w sporze między Portugalią a Hiszpanią o podział sfery wpływów, w której papież wyznaczył linię fikcyjną (linia aleksandryjska), biegnącą od bieguna do bieguna, a która rozdzielała posiadłości obu mocarstw[2].

Dopiero w r. 1609 występuje Hugo Groot (Grocjusz) w dziele *Mare liberum seu de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia* przeciwko ograniczeniom w użytkowaniu mórz pełnych, jako niezgodnym z zasadami prawa natury.

Z czasem zasada wolności mórz zdobywa sobie prawo obywatelstwa, o czym świadczy napis na banderze okrętów francuskich

---

[1] Dr Władysław Sowiński, ***Morskie prawo handlowe***, Lwów, 1935 r.

[2] Prof. Julian Makowski, ***Prawo międzynarodowe***.

z epoki rewolucji: *Liberté des mers pour tout le monde, egalité de droit pour toutes les nations.*

§ 2. MORSKI STATEK HANDLOWY W PRAWIE NOWOCZESNYM

CHARAKTER PRAWNY MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO

Przystępując do charakterystyki statków na podstawie obecnie panujących zasad prawnych należy podkreślić, iż morskie statki handlowe są rzeczami ruchomymi, ponieważ z natury swej odpowiadają definicji ruchomości: „Rzeczy, które bez uszkodzenia istoty, mogą być przenoszone z miejsca na miejsce, nazywamy ruchomymi“[3].

Istnieją jednak dwa ważne odchylenia od zasad prawnych, rządzących ruchomościami. I tak zasadniczo posiadanie rzeczy ruchomych jest równoznaczne z tytułem, to znaczy, że zwalnia posiadacza od dostarczania dowodów prawidłowości posiadania *(beatus qui tenet).* Posiadacz statku natomiast musi w razie potrzeby dostarczyć dowodów prawidłowości tytułu posiadania i to nie tylko swego, lecz i poprzedników w posiadaniu.

Drugie odchylenie zachodzi przy prawie zastawu, przy czym rozróżnić należy ustawowe (wierzyciele okrętowi) i umowne prawo zastawu. Umowne zyskuje się przez wpis do rejestru okrętowego, będącego księgą publiczną, i nosi nazwę hipoteki okrętowej. W ten sposób specjalna forma zabezpieczenia na nieruchomościach, jaką stanowi wpis hipoteczny, stosuje się wyjątkowo do statków handlowych, a więc do ruchomości[4].

W niektórych państwach istnieją nawet specjalne banki długoterminowego kredytu hipotecznego, udzielające pożyczek właścicielom statków morskich. Pierwszy tego rodzaju bank powstał w Holandii w 1899 r. Banki emitują żeglugowe listy zastawne, tworząc w ten sposób nader ważny czynnik w rozwoju żeglugi prywatnej.

Jakkolwiek morski statek handlowy jest tylko przedmiotem prawa, to jednak wykazuje on pewne daleko idące podobieństwo z osobą fizyczną, a więc z podmiotem prawa. Podlega on mianowicie zwierzchnictwu okrętowemu państwa (osoba fizyczna posiada obywatelstwo), związany jest z pewnym miejscem - portem rejestracji (domicyl), posiada nazwę, której dowolnie nigdy zmieniać nie

---

[3] Definicja prof. Zolla, ***Prawo cywilne,*** Poznań, 1931 r.

[4] *Nkc* §§ 1259—1272.

można (imię i nazwisko u osoby fizycznej)[5]. Statek handlowy posiada również swe papiery, jak np. certyfikat okrętowy, wyciąg z rejestru itp. dowody tożsamości. Częstokroć nawet ustawodawca, mówiąc o statku, używa określeń i zwrotów mogących się odnosić tylko do podmiotu prawa. I tak np. w artykule 6 ustawy z dnia 28 maja 1920 r. „O polskich morskich statkach handlowych“, spotykamy się z następującymi zdaniami: „Polskie statki handlowe morskie prócz obowiązków, przewidzianych w innych ustawach, są obowiązane w szczególności do...“. W artykule 7 tej samej ustawy: „statek morski traci prawo...“

Ze wszystkich wyżej wymienionych cech-analogij najważniejszą jest narodowość — obywatelstwo statku. Poszczególne państwa zezwalają bowiem swoim obywatelom na użytkowanie morza otwartego na odpowiedzialność i w imieniu państwa, albowiem tylko ono jest podmiotem prawa narodów, prawa obywateli są natomiast jedynie refleksem norm prawa narodów na płaszczyźnie wewnętrznego porządku prawnego danego państwa.

Państwo rozciąga swe zwierzchnictwo okrętowe nad jednostkami pływającymi, wymagając w zamian bezwzględnego podporządkowania się władzom i prawom macierzystym, tudzież przestrzegania obowiązujących norm prawa narodów.

Widomym znakiem zwierzchnictwa okrętowego państwa jest jego bandera. Bez niej statek nie istnieje wobec prawa narodów, nie jest przedmiotem jego norm, jest wyjęty spod ochrony prawa.

Co do scharakteryzowania i systematycznego ujęcia więzów, łączących morski statek handlowy z danym państwem, panuje powszechnie pogląd, iż statek handlowy uważać należy za swego rodzaju cząstkę terytorium państwowego.

F. von Liszt w następujący sposób ujmuje tę kwetię: *Die Schiffe gelten nach dem nationalen Recht der meisten Staaten als schwimmende Gebietsteile (territoire flottant) dieses Staates, als Scholle des Heimatlandes. Die an Bord des Schiffes sich abspielenden Ereignisse gelten als in dem Staate vorgekommen*“[6].

Nieprzezwyciężone trudności zachodzą przy tego rodzaju ujęciu kwestii, gdy statek wchodzi na wody terytorialne obcego pań-

---

[5] J. Collard w ***Aperçu du droit maritime belge*** mówi o indywidualizacji statku.

[6] F. von Liszt, ***Das Völkerrecht***, Berlin, 1925 r. oraz Lawrence Duckworth, ***The Principles of Marine Law***: „a marchant vessel is considered to be a part of the country whose flag she flies, when in her own territorial or upon the high sea. The practice of different countries varries when she in within ter, waters of another country“.

stwa. Dwa obszary zachodzą jeden na drugi, zaciemniając obraz sprawy. Poza tym uciekanie się w nauce, szczególnie w nauce prawa, do fikcji jest w dużym stopniu oportunizmem. Statek handlowy nie jest terytorium ani jego cząstką, jest natomiast czymś zupełnie odrębnym i samoistnym, wymaga stąd odrębnego traktowania i stworzenia pewnego odrębnego pojęcia, któreby pozwoliło na jasne i niedwuznaczne ujęcie istoty statku handlowego i jego stosunku do państwa macierzystego. Dlatego przyjąć należy pogląd szkoły krakowskiej (prof. Rostworowski i Z. Sarna), głoszącej iż podstawa prawna dla stosunków, wynikających z przynależności statków do poszczególnych państw, opiera się na zasadzie zwierzchnictwa okrętowego, będącego pojęciem pokrewnym ze zwierzchnictwem osobowym i terytorialnym, oraz je uzupełniającym. Z. Sarna w ten sposób określa zwierzchnictwo okrętowe państwa: „Uzupełnieniem zwierzchnictwa terytorialnego w stosunkach morskich jest zwierzchnictwo okrętowe państwa, którego prawnym punktem wyjścia jest przynależność państwowa statku, przedmiotem wszystkie kategorie okrętów, a terenem działania jego wszystkie kategorie mórz, na których statek w ogóle znajdować się może[7].

Nasilenie zwierzchnictwa okrętowego jest zmienne i zależy od tego, na jakich wodach statek się znajduje. Z tego punktu widzenia rozpatrzeć należy sytuację morskiego statku handlowego na wodach terytorialnych ojczystych, na pełnym morzu, wreszcie na wodach terytorialnych obcych.

SYTUACJA MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO NA WODACH TERYTORIALNYCH I W PORTACH OJCZYSTYCH

Wzdłuż brzegów poszczególnych państw ciągnie się wąski pas wód morskich, stanowiących wody terytorialne (morze przybrzeżne). Wody te są przedłużeniem terytorium państwowego[8]. Stąd nad morskim statkiem handlowym, przebywającym w portach, na wodach morza zamkniętego i przybrzeżnego swego państwa, rozciąga się jego zwierzchnictwo terytorialne, a całokształt stosunków prawnych reguluje bez reszty norma prawa ojczystego.

Jakkolwiek wszystkie państwa morskie zrezygnowały, dla dobra żeglugi międzynarodowej, z niektórych swych praw (swobodny przepływ obcych statków przez morze przybrzeżne), to jednak gospodarcza eksploatacja wód terytorialnych zarezerwowana jest dla bandery

[7] Z. Sarna, *Międzynarodowe publiczne prawo morskie w czasie pokoju i wojny.* Kraków, 1932 r.

[8] Dr H. Rautenkranz, *Die völkerrechtliche Ordnung des Verkehrs in der Ostsee.* „In der Auffassung über den Rechtscharakter des Küstenmeers vertreten sämtliche Ostseestaaten den gleichen Stadpunkt, in dem sie dem Küstenstaat Hoheitsrechte über sein Küstenmeer zubilligen".

narodowej. I tak żegluga przybrzeżna, rybołówstwo i zakładanie kabli na wodach terytorialnych zasadniczo należy do floty danego państwa. Jednakże państwa władne są zezwolić wszystkim lub niektórym tylko banderom na gospodarczą działalność na obszarach wód terytorialnych (np. polsko-gdańska umowa z 24 października 1921 r. zezwala statkom gdańskim na uprawianie żeglugi przybrzeżnej na wodach polskich pod warunkiem wzajemności. Rozp. Min. Skarbu i Min. Przem. i H. z 9 lipca 1931 r. Dz. U. R. P. nr. 68 poz. 560 przyznaje rybakom gdańskim prawo rybołówstwa na wodach polskich).

PRAWNA SYTUACJA MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO NA PEŁNYM MORZU

Dopiero z chwilą wyjścia statku na pełne morze przestaje panować zwierzchnictwo terytorialne państwa ojczystego, ponieważ obszary morza pełnego podlegają zwierzchnictwu innego rodzaju, a mianowicie zwierzchnictwu norm prawa narodów, które zapewnia wolność nieskrępowanego użytkowania dróg i bogactw morskich. Morze pełne nie jest jednak *res nullius*, ale jest *res communis omnium*, a więc wspólnym dobrem ludzkości, zorganizowanej w społeczność państw. Tu dochodzi do głosu zwierzchnictwo okrętowe państwa, zastępując zwierzchnictwo terytorialne i uzupełniając zwierzchnictwo osobowe, które samo nie jest w stanie objąć całokształtu sytuacji prawnej. Oba te zwierzchnictwa posiadają wspólną cechę: występują wtedy, gdy obywatel, względnie statek opuszczają terytorium państwa. Otóż na podstawie zwierzchnictwa okrętowego, a zgodnie z normą prawa narodów, morskie statki handlowe na pełnym morzu podlegają wyłącznie prawom ojczystym i to tak karnemu jak cywilnemu i administracyjnemu.

Sankcję prawną zapewnia policja pełnego morza, wykonywana przez jednostki ojczystej floty wojennej. Statki handlowe mają prawo wzywania, gdy tego zajdzie potrzeba, pomocy okrętów wojennych swego kraju, będących wyrazicielami i wykonawcami zwierzchnictwa okrętowego na obszarach morskich. W ten sposób bez uciekania się do fikcji statku, jako terytorium pływającego, uwypukla się więź prawna, łącząca pływające jednostki marynarki handlowej z państwem, jako całością systemu prawnego. Każde państwo ma prawo i obowiązek nadzoru nad swymi statkami na morzu, okręty innej narodowości natomiast zasadniczo nie mają prawa wykonywania władzy zwierzchniej nad obcymi statkami handlowymi, chyba, że zachodzą wypadki, przewidziane przez prawo narodów i przez dane państwa wyraźnie uznane, jak np. walka z piractwem, handlem niewolnikami, ochrona kabli podwodnych, ochrona rybołówstwa na pewnych obszarach morskich. To odstępstwo od zasady nietykalności tłumaczy się chęcią zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w interesie całej społeczności państw.

Statki handlowe, napotykające na pełnym morzu obce okręty wojenne, salutują je, ale jest to tylko akt kurtuazji międzynarodowej, którego niewykonanie nie pociąga za sobą żadnych konsekwencji prawnych.

PRAWNA SYTUACJA MORSKIEGO STATKU HANDLOWEGO NA WODACH TERYTORIALNYCH I W PORTACH OBCYCH

Sytuacja prawna statku handlowego komplikuje się, gdy ten wpływa na wody terytorialne obcego państwa. Na wodach tych oraz w obcych portach, panuje w pełni zwierzchnictwo państwa przybrzeżnego.

Na mocy jednak ogólnie uznanej normy prawa narodów, obce okręty wszelkiego rodzaju mają prawo nieszkodliwego przepływu przez morze przybrzeżne *(ius transitus innoxii)*, lecz w zamian za to obce statki muszą się stosować do przepisów i postanowień wewnętrznego prawa państwa przybrzeżnego, które też wykonuje policję żeglugową, celną, sanitarną itd. Statki handlowe podlegają również jurysdykcji karnej i cywilnej państwa przybrzeżnego, przy czym, szczególnie w dziedzinie prawa cywilnego, zachodzą dość liczne odchylenia na rzecz praw ojczystych danego statku morskiego.

Co do użytkowania obcych portów, to w myśl ogólnie obowiązujących norm prawa narodów, przysługuje morskim statkom handlowym wolny dostęp do portów, z wyjątkiem portów wojennych i tych, o których notyfikowano, iż wyłączone zostały z żeglugi międzynarodowej. Podobnie jak na morzu terytorialnym, tak i w portach obcych podlegają statki handlowe, tylko w jeszcze większym stopniu, jurysdykcji państwa przybrzeżnego. O ile chodzi o kwestie porządku publicznego i bezpieczeństwa, jurysdykcji karnej, kwestii żeglugowych, kontroli celnej i sanitarnej oraz uiszczania ustanowionych opłat i innych należności,[9] to w tych sprawach władze państwa przybrzeżnego posiadają bezsprzecznie prawo wglądu nawet bez zawiadamiania właściwego konsula.

W sprawach cywilnych statek handlowy i jego kapitan odpowiadają według praw cywilnych państwa przybrzeżnego za zobowiązania, zaciągnięte tamże na potrzeby statku.

Reasumując, należy podkreślić, iż na wodach terytorialnych i w portach państwa przybrzeżnego, przewagę posiada moment jego zwierzchnictwa terytorialnego, jako funkcji praw suwerennych na własnej ziemi, nad konkurencyjnym zwierzchnictwem okrętowym obcego państwa. Jedynie ze względu na dobro żeglugi międzynarodowej, dalej ze względu na wzajemność oraz na trudności każdorazowego wglądu i ingerencji w stosunki wewnętrzne na poszczególnych statkach, ustępuje państwo przybrzeżne dużą część swych prerogatyw na rzecz obcego zwierzchnictwa okrętowego.

[9] Dr Aleksy Majewski, *Prawo morskie*, Tczew—Gdynia, 1930 r.

Z chwilą wejścia statku na wody terytorialne obce, wyrazicielem zwierzchnictwa stają się konsulowie i to tak zwierzchnictwa osobowego, jak i okrętowego, przy czym w pierwszym wypadku kryterium stanowi obywatelstwo osoby fizycznej, w drugim wypadku bandera, a więc narodowość morskiego statku handlowego.

Konsulowie są zwierzchnikami i opiekunami kapitanów. Mają oni prawo wejścia na statek i wglądu w panujące na statku stosunki, przy czym przysługuje im prawo rozstrzygania sporów między kapitanami, oficerami i załogą, i to tak na tle dyscypliny, jak i w sprawach cywilnych. Również do zakresu władzy konsulów należy ściganie dezerterów przy pomocy władz lokalnych, które, na mocy ogólnych norm prawa narodów i umownych postanowień dwustronnych, udzielają konsulowi daleko idącej pomocy. Na kapitanie natomiast ciąży obowiązek zgłoszenia przybycia statku, przedłożenia listy załogi, pasażerów, towarów oraz podanie portu przyjazdu i odjazdu.

Częstokroć w konwencjach konsularnych państwa nakładają wzajemnie na siebie obowiązek zawiadamiania konsulów o wszelkich krokach z zakresu jurysdykcji karnej wobec statków jego narodowości.[10] Przepisu tego rodzaju nie można jednakże uznać za normę ogólnie obowiązującą w stosunkach międzynarodowych.

§ 3. MORSKI STATEK HANDLOWY W USTAWODAWSTWIE POLSKIM

REJESTR MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH

Ustawodawstwo polskie, odnośnie morskich statków handlowych, w konstrukcji swej zgodne jest z normami prawa narodów. Podstawę stanowi ustawa z dnia 28 maja 1920 r. (Dz. Ust. R. P. poz. 285, nr. 47) oraz Rozp. Min. b. dzielnicy pruskiej z dnia 18 stycznia 1921 r., wprowadzające przymus rejestracji dla statków powyżej 50 m^3 brutto, uprawiających żeglugę morską. Oba te akty ustawodawcze znowelizowało Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 6 marca 1928 r. (Dz. Ust. R. P. nr. 29, poz. 269) i Rozp. Min. Przem. i H. w porozumieniu z Min. Skarbu z 26 czerwca 1929 r. (Dz. Ust. R. P. nr. 57, poz. 540). Rejestr prowadzi Sąd Grodzki w Gdyni. Po dokonaniu wpisu sąd rejestrowy wydaje dokument rejestracyjny, tzw. c e r t y f i k a t o k r ę t o w y, będący dowodem przynależności do polskiej floty handlowej, dowodem prawa statku do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej, tudzież dowodem złożenia wszelkich prawem przepisanych dokumentów w sądzie rejestrowym. Rejestr handlowy najwcześniej wprowadziła u siebie Anglia, bo już w XVIII w. Rejestr handlowy statków morskich składa się z 13 łamów:

[10] Konwencja konsularna polsko-rumuńska z 1929 r.

1) zawiera nazwę, którą statek posiada w chwili wpisania do rejestru, 2) zawiera określenie rodzaju statku (żaglowiec, motorowiec, parowiec), 3) podaje wyniki wymierzenia i władzę, która je wydała, 4) wymienia datę oraz stocznię wybudowania statku, 5) podaje port ojczysty, 6) zawiera przynależność państwową, imię i nazwisko pełnomocnika, 7) zawiera datę zarejestrowania statku z powołaniem się na odnośne akta rejestrowe, 8) oznacza stosunki własności, 9) zawiera oświadczenie, że wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela, współwłaścicieli, udziałowców i akcjonariuszy zostały wypełnione. Tu wpisuje się wszelkie zmiany własności, 10) zawiera oznaczenie tytułu nabycia statku, 11) zawiera zmiany zapisanych danych prócz zmian własności, 12) przewidziany jest dla wpisów w przedmiocie wykreślenia, 13) mieści w sobie wszelkie obciążenia statku wraz z późniejszymi zmianami.[11]

NARODOWOŚĆ MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH

Za polskie statki handlowe ustawy polskie uznają: 1) statki, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność państwa polskiego, obywateli polskich, wzgl. osób, należących do narodowości polskiej, ale nie posiadających obywatelstwa polskiego, oraz osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej. Osoby prawne muszą być tak zorganizowane, że:

a) wszystkie udziały lub akcje winny być imienne,
b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 49% (Dz. Ust. R. P. z 1928 r., nr. 29, poz. 269),
c) udział obcokrajowców we władzach kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej nie może być większy, aniżeli stosunek udziału w kapitale zakładowym. W spółkach akcyjno-komandytowych obcokrajowcy nie są osobiście odpowiedzialni,
d) główny kierownik winien być obywatelem polskim;

2) statki spółek dla żeglugi transoceanicznej oraz spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego (Dz. Ust. R. P. z 1932 r., nr. 32, poz. 334), które Minister Przemysłu i Handlu zwolnił od warunków co do kapitału zakładowego i osoby dyrektora zarządzającego, jednak to ostatnie zwolnienie może być udzielone najwyżej do końca 1938 r. (Dz. Ust. R. P. nr. 29, poz. 269, 1928 r.);

3) statki, których udziały conajmniej w $^3/_5$ należą do państwa polskiego, obywateli polskich, wzgl. osób narodowości polskiej, osób prawnych, o ile pełnomocnik współwłaścicieli jest obywatelem polskim.

---

[11] Jan Konwiński, *Rejestr statków handlowych morskich*, Głos Sądownictwa, nr 11 z 1936 r.

Na równi z obywatelami polskimi stawia więc ustawa osoby narodowości polskiej, lecz nie posiadające obywatelstwa polskiego. Znaczne udogodnienia i ułatwienia przewidziane są dla spółek dla żeglugi transoceanicznej i dla spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego, a więc dla tych dziedzin żeglugi, które wymagają bądź wielkich środków finansowych, bądź daleko idącej fachowości.

UPRAWNIENIA MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH W POLSCE

Ustawa z 28 maja 1920 r. przyznaje polskim statkom handlowym cały szereg uprawnień, jak np.:

1) wyłączne prawo uprawiania żeglugi przybrzeżnej,
2) nietykalność wobec statków obcych na pełnym morzu oraz prawa wypływające z eksterytorialności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencyj i zwyczajów międzynarodowych,
3) prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą,
4) w czasie wojny prawa, wypływające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez rząd Rzeczypospolitej,
5) prawo do pomocy ekonomicznej państwa, w myśl ustaw specjalnie w tym celu wydanych.

Ustawa z 28 maja 1920 r. głosi dalej, iż statki handlowe morskie, prócz obowiązków przewidzianych w innych ustawach, są obowiązane do:

1) podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej,
2) utrzymywania na statkach załogi polskiej, oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i w kierownictwie statku języka polskiego,
3) wypisania nazwy i portu rejestracji na statku.

Od przepisu tego wprowadza ustawa z dnia 10 marca 1932 r. wyjątek dla statków rybackich: „Wyjątki od tego przepisu są dopuszczalne w stosunku do dalekomorskich statków rybackich w ciągu 10 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, za zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu i na warunkach przez niego ustalonych w każdym poszczególnym wypadku. Rada Ministrów może przedłużyć powyższy okres o dalsze 5 lat".

Charakterystyczną cechą polskich przepisów jest dążenie do zapewnienia pierwiastkowi narodowemu przewagi w polskiej marynarce handlowej. Pod tym względem polityka polska jest zgodna z polityką innych państw morskich, idących niejednokrotnie jeszcze dalej.

Stosunek ten staje się zrozumiałym, skoro uświadomimy sobie istotę i znaczenie statku handlowego, tudzież okoliczność, iż statki handlowe mogą być powołane w pewnych okolicznościach (np. wojna) do pełnienia służby publicznej na rzecz państwa.

ZAKOŃCZENIE

Powyżej omówione normy, tak publicznego prawa wewnętrznego — jak przede wszystkim normy prawa narodów, dotyczące morskich statków handlowych, są wytworem życiowych doświadczeń ludzi morza w ciągu wieków, oraz licznych teoryj i rozważań naukowych. Dążeniem wszystkich morskich narodów jest jak najdalej idące wzajemne ujednostajnienie przepisów wewnętrznych, o ile to jest oczywiście możliwe ze względu na specyficzne, gospodarcze i polityczne warunki każdego z państw. Dążą one również do powiększenia zasięgu międzynarodowego publicznego prawa morskiego na coraz to nowe dziedziny żeglugi międzynarodowej. W ciągu wieków daje się zauważyć rozwój idei współpracy ludzkości na morzu, a wszelkie perturbacje uważać należy za czasowe zahamowania ciągłości postępu.

Norma prawna staje się w ten sposób gwarantką „swobodnego oddechu" ekonomicznego państw, opierających się przy tym na trzech kardynalnych zasadach: wolności handlu, wolności mórz i wolności portów.

W opracowaniu niniejszym starałem się ująć sytuację morskiego statku handlowego jedynie z punktu widzenia międzynarodowego publicznego prawa w czasie pokoju, nie poruszone zostały natomiast zagadnienia związane z pojęciem działań wojennych na wodach morskich, jako regulowane odrębnymi normami międzynarodowego publicznego prawa morskiego w czasie wojny.

BENEDYKT POROŻYŃSKI

POLSKI CZARTER WĘGLOWY

§ 1. WYDOBYCIE I EKSPORT WĘGLA

WYDOBYCIE I EKSPORT WĘGLA W EUROPIE

Przed przystąpieniem do omówienia właściwego tematu, należy go oświetlić na tle ogólnego eksportu węgla.

Według Rocznika Statystycznego Wszechświatowej Konferencji Energetycznej w Londynie wydobycie węgla kamiennego w Europie w r. 1935 wynosiło 578 mil. ton, co stanowi 55% produkcji światowej. W Europie przypada na:

Anglię	225,14	mil.	ton	czyli	21,2%	wydob.	świat.
Niemcy z okręg. Saary	136,11	„	„	„	12,8%		„
Rosję europ.	81,64	„	„	„	7,7%		„
Francję	47,60	„	„	„	4,4%		„
Polskę	29,23	„	„	„	2,7%		„
Belgię	26,36	„	„	„	2,4%		„
Pozost. kraje	31,92	„	„	„	2,9%		„

Z powyższego wynika, że Polska zajmuje w Europie piąte miejsce pod względem wydobycia węgla.

Produkcja węgla w niektórych krajach jest tak znaczna, że nadmiar, po pokryciu potrzeb własnych, wywozi się zagranicę. Kraje europejskie eksportują węgiel w następujących ilościach:

Anglia	ca 52	mil.	t.	rocznie,	czyli	17,3%	własn.	wydob.
Niemcy	„ 25	„	„	„	„	18,7%	„	„
Polska	„ 9	„	„	„	„	30,1%	„	„
Rosja europ.	„ 2	„	„	„	„	2,5%	„	„
Belgia	„ 0,5	„	„	„	„	2,0%	„	„
Czechosłowacja	„ 0,17	„	„	„	„	0,5%	„	„

Z porównania tych danych widać, że Polska pod względem ilościowym znajduje się na trzecim miejscu wśród europejskich państw eksportujących węgiel; natomiast zajmuje pierwsze miejsce, jeśli chodzi o stosunek tego eksportu do wydobycia, bo eksportuje aż 30% całkowitej swej produkcji.

Pozostałe państwa europejskie i wiele innych poza kontynentem zmuszone są węgiel importować. Stąd też możliwości ulokowania nadwyżki węgla są znaczne. Wchodzi jednak w grę kwestia konkurencyjności danego węgla.

ODBIORCY POLSKIEGO WĘGLA

Węgiel polski z trudem zdobywał, opanowane już przez Anglików i Niemców, rynki zbytu, względnie wykrywał nowe dotąd nieznane. Toteż kierunki eksportu węgla polskiego kształtowały się różnie, w zależności od warunków politycznych i ekonomicznych. Nie leży w ramach tego opracowania szczegółowa analiza krajów przeznaczenia węgla polskiego; dla orientacji jednak podać należy, jaki procent ogólnego eksportu węgla polskiego przyjmują poszczególne rynki zagraniczne, i tak w r. 1936:

a) kraje środkowo-europejskie (Austria, Czechosłowacja, Niemcy i Węgry) ca 13,0%
b) kraje skandynawskie (Dania, Finlandia, Islandia, Norwegia i Szwecja) ca 38,0%
c) kraje bałtyckie (Estonia, Litwa i Łotwa) ca 0,5%
d) kraje zachodnio-europejskie (Belgia, Francja, Holandia, Irlandia i Szwajcaria) ca 18,0%
e) kraje południowo-europejskie (Grecja, Hiszpania, Jugosławia, Malta, Portugalia, Rumunia i Włochy) ca 17,5%
f) kraje pozaeuropejskie (Algier, Argentyna, Egipt i inne) ca 3,0%
g) W. M. Gdańsk ca 3,5%
h) węgiel bunkrowy ca 6,5%

DROGI EKSPORTU WĘGLA Z POLSKI

Całkowity wywóz węgla w 1937 r. stanowi ok. 15,5% wartości i 73,4% ilości ogólnego wywozu Polski; z tego znaczna część bo ca 90% przechodzi przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk, co wykazuje poniższa tabela:

Tabl. 1. Udział Gdyni i Gdańska w wywozie węgla z Polski

Rok	Całkowity eksport węgla	Eksport węgla drogą morską	%% udział eksp. drogą morską do całości eksp. węgla	Eksport przez Gdynię	% w eksp. dr. mor.	Eksport przez Gdańsk	% w eksp. dr. mor.
1929	13 933 805	7 713 178	55,36	2 367 264	30,69	5 345 914	69,31
1930	12 502 413	8 462 396	67.69	2 816 169	33,28	5 646 227	66.72
1931	13 822 965	10 337 468	74,78	4 271 781	41,32	6 055 687	58,68
1932	10 222 773	8 152 236	79,74	4 227 211	51,85	3 925 025	48,15
1933	9 098 033	7 556 535	83 06	4 462 470	59,05	3 094 085	40,95
1934	9 879 969	8 450 467	85,53	5 249 358	62.12	3 201 109	37,88
1935	8 906 318	7 675 518	86,18	5 339 429	69,56	2 336 589	30,44
1936	8 362 310	7 520 779	89,94	5 240 039	69,67	2 280 740	30,33
1937	11 003 449	9 667 675	87,86	6 133 759	63,45	3 533 9 6	36,55

Źródło: Główny Urząd Statyst. R. P. — Handel Zagraniczny R. P.

Widać tu, że procentowy udział eksportu węgla drogą morską stale wzrasta.

Dzięki wywozowi węgla Polska coraz silniej związuje się z morzem, rozwija swe porty, powiększa flotę handlową i wychodzi na szeroką arenę handlu międzynarodowego. Węgiel też, przyczyniając się do zainteresowań sprawami morza, jest głównym powodem tego, że powoli zaczyna zmieniać się psychika naszego narodu z lądowej na morską, że zaczynamy głębiej wchodzić w problemy międzynarodowe i że wreszcie rozszerzamy horyzonty naszych interesów.

Tu też należy doszukiwać się źródła tego, że kiedy Polska weszła ze swoim węglem na rynki zamorskie, sfery węglowe poczęły dążyć do uniezależnienia się od wpływów obcych, dostosowując warunki sprzedaży i przewozu do wymagań własnej produkcji i zdobytych rynków. Na tym tle powstała myśl stworzenia polskiego czarteru węglowego.

§ 2. ZASADNICZE DANE O CZARTERZE WĘGLOWYM

DEFINICJA CZARTERU

Czarter jest to, według *§ 556. Khn*, umowa, w której właściciel statku *(armator- Reeder- shipowner)* zobowiązuje się wobec wynajmującego statek (czarterujący- *Befrachter, charterer)* do przewozu drogą morską towarów oznaczonym statkiem i do oznaczonego portu za wynagrodzeniem zwanym „frachtem" *(Seefracht, freight).*

Umowa o przewóz — czarter — nie da się w zupełności podciągnąć pod umowy normowane kodeksem cywilnym. Zdaniem wielu prawników czarter jest uważany za umowę o wykonanie dzieła *(Werkvertrag § 631. Khn),* bowiem armator zobowiązuje się przewieźć dany towar tylko z portu do portu, czyli wykonać ściśle określone zadanie *(locatio operis).* Prawa wynikające z czarteru mogą być przez jedną i drugą stronę przelewane na osobę trzecią. Czarter nie jest jednak dokumentem zleceniowym i nie może być zbywany przez indos jak np. konosament. Umowa czarteru zawiera poza szczegółowymi postanowieniami o przewozie ładunku i zapewnieniami armatora, odnoszącymi się do samego statku, np. nośności itp., dalej klauzule ogólnie przyjętych zwyczajów jak również specjalne warunki podyktowane zwyczajami stosowanymi dla danego towaru i danej okolicy lub kraju, określającymi np. skąd czy dokąd towar ten jest importowany wzgl. eksportowany.

Mnogość warunków w czarterze spowodowała ich różnorodność, która specjalnie się uwydatnia przy przewozie węgla. Czartery węglowe specjalnie normują różne czynności zachodzące, przy prze-

ładunku i przewozie węgla a więc np. termin zgłaszania *notice*'u,[1] sprawę trymerki, bunkru, maklerki itp.; zawierają poza tym klauzule strajkowe, klauzule separacji bunkru od *cargo* itp. Te niejako dodatkowe warunki są właśnie charakterystyczne dla poszczególnych krajów i zagłębi węglowych eksportujących węgiel i z czasem przyjęte zostały jako ogólnie obowiązujące. W zależności więc od zagłębia kraju eksportującego wzgl. importującego istnieją czartery węglowe, zwane: *Baltcon, Medcon, Deutkohle, Coastcon* itp., co w znacznym stopniu ułatwia tranzakcje tak sprzedaży węgla, jak i zafrachtowania statku.

RODZAJE CZARTERÓW WĘGLOWYCH

Typów czarterów węglowych znanych jest ponad 20. Macmurray w swej książce pod tytułem: *Charter Parties of the World* rozróżnia czartery węglowe:[2]

1) standartowe, tzw. *standardforms* i

2) *forms in general use for other trades.*

Do standartowych, których wylicza 13, włącza *Medcon, Baltcon, Coastcon* itp.; natomiast do *General forms* zalicza: *Deutkohle, Calcutta Coal Charter, Japanese Coal Charter* itp. Najstarszym z czarterów jest *Welsh Coal Charter* z r. 1896; najczęściej zaś używanym — *East Coast Charter Party* z r. 1922, zwany *Medcon* oraz *The Baltic and White Sea Conference Coal Charter* z r. 1921, zwany *Baltcon*, wreszcie *German Coal Charter* z r. 1924, tzw. *Deutkohle.*

CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH CZARTERÓW

Charakteryzując poszczególne czartery należy podkreślić ich specjalne dostosowanie do warunków, w których obowiązują. Poniższych kilka przykładów ułatwi zrozumienie projektowanych warunków polskich:

1) *Welsh Coal Charter* z r. 1896, poprawiony w r. 1924, jest typowym czarterem, w którym w 14 punktach ujęte są wszystkie prawa i obowiązki stron; specjalnie podkreślić należy:
   a) klauzulę *sailing telegram,* która zobowiązuje statek do wysłania telegramu z ostatniego portu;
   b) klauzulę strajkową, zwalniającą strony na wypadek strajku względnie siły wyższej od wszelkiej odpowiedzialności;
   c) klauzulę *demurrage* (przestojowe), płatną od tony regestrowej netto i za bieżącą godzinę po 4 *d* (pensy);

---

[1] *Notice* — zawiadomienie kontrahenta w oznaczonym czasie o definitywnej dacie przybycia statku.

[2] C. D. Macmurray, Malcolm M. Cree, *Charter Parties of the World*, London 1934.

d) klauzulę *cancelling*, zwaną popularnie „kancelowaniem“, określa ona termin, po którym można umowę unieważnić i uważać ją za niebyłą.

2) *East Coast Charter Party* z r. 1922, poprawiony 31 grudnia 1924 r., zwany w skrócie *Medcon.* Czarter ten:
   1) precyzuje pojęcie trymerki,
   2) przewiduje czas ładowania i sposób liczenia tego czasu,
   3) przewiduje tzw. godziny akumulatywne,
   4) określa liczenie czasu przy bunkrowaniu,
   5) wymienia szczegółowo wypadki siły wyższej,
   6) rozwiązuje kwestię arbitrażu i maklerki.

Wymieniony czarter jest bardzo charakterystyczny; reguluje on szczegółowo wszystkie sprawy, zachodzące przy przeładunku, oraz przewozie węgla.

3) *The Baltic and White Sea Conference Coal Charter* z r. 1921, poprawiony w listopadzie r. 1927, posiada skróconą nazwę *Baltcon.* Obejmuje on 24 klauzule i jest dalszym sprecyzowaniem *Medcon*'u. Jest on używany najczęściej w sprzedażach bałtycko-skandynawskich, jednak w formie dostosowanej do naszych warunków, a nie w jego oryginalnym brzmieniu.

Ważnym punktem jest klauzula, zobowiązująca armatora do dania kilkudniowego *notice'u,* czyli zawiadomienia kontrahenta w oznaczonym czasie o definitywnej dacie przybycia statku. W Anglii czasokres ten określony jest zwyczajowo na 5 — 7 dni. Ujemną stroną tego czarteru jest to, że nie reguluje on jasno sprawy trymerki oraz maklerki.

4) *Welsh Form of Coal Charter Party Adapted to American Use* jest używany na przewozy węgla z portów Morza Czarnego do Stanów Zjednoczonych A. P. i Kanady, zbliżony zasadniczą formą do czarteru walijskiego, uzupełnionego następującymi klauzulami:
   1) trymerkę wykonuje czarterujący wg. stawek taryfowych,
   2) *demurrage* (przestojowe) płaci się w zależności od ugody,
   3) obowiązuje 5 dniowy *notice.*

5) *Charter Parties for Coal from U. S. A. to West Italy.* W czarterze tym uwagę zwracają następujące klauzule:
   1) trymerkę płaci armator wg. stawek taryfowych, wykonuje czarterujący względnie jego agent,
   2) do siły wyższej zalicza uchwały kongresu U. S. A. *(The Act of Congress of the U. S. A.),*
   3) bunker dostarcza czarterujący wzgl. jego agent.

6) *German Coal Charter* z r. 1924, tzw. *Deutkohle.* Czarter ten jest również wzorowany na czarterze walijskim; określa on dodatkowo:
   1) czas ładowania,
   2) stawki za trymerkę,
   3) dostawę bunkru, którą uskutecznia czarterujący względnie jego agent w ilościach przedtem uzgodnionych.

Po tej krótkiej charakterystyce typowych czarterów węglowych omówione zostaną warunki, w jakich pracował polski przemysł węglowy eksportujący węgiel, chcąc stworzyć sobie niezależne stanowisko.

§ 3. O POLSKI CZARTER WĘGLOWY

DĄŻENIA DO STWORZENIA POLSKIEGO CZARTERU WĘGLOWEGO

Przejmowany stopniowo z rąk zaborczych polski przemysł węglowy nie przejął właściwie żadnej tradycji zaborców w dziedzinie morskiego eksportu węgla. Młody eksport polskiego węgla musiał sobie torować nowe drogi i samemu wytwarzać warunki, na których mógłby bazować swą pracę. Toteż praca w tym kierunku była żmudna i kosztowna, trzeba było zapłacić za „naukę". Każdy eksporter koncernu na własną rękę doświadczał i układał eksportowe normy morskie, co było również niewygodne dla importerów, gdyż utrudniało im w dużej mierze import znanego ze swej jakości węgla polskiego.

Sytuacja taka wywołała inicjatywę tak ze strony importerów jak i eksporterów polskich, zrzeszonych w Polskiej Konwencji Węglowej, do jednolitego uregulowania warunków sprzedaży względnie czarteru przy eksporcie morskim węgla polskiego.

Dnia 30 czerwca 1928 r. koncerny górnośląskie wybrały komisję złożoną z 3 osób (dr. Blatt, dr. Fink i K. Kwiatkowski), której powierzyły zadanie ułożenia jednolitych warunków eksportowych morskich. Jednocześnie prawie wystąpiła Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku do Polskiej Konwencji Węglowej z prośbą o stworzenie węglowego czarteru polskiego, którego wprowadzenie w życie, ze względu na specyficzne warunki Gdańska, okazywało się konieczne. Rozpoczęto więc pracę nad tym zagadnieniem, nawiązując łączność z Międzynarodową Konferencją Morską *(Internationale Maritime Conference — I. M. C.)*, z siedzibą w Kopenhadze, która reprezentowała interesy armatorów. Reprezentacja ta również dążyła do ustalenia czarteru polskiego, wychodząc z założenia, że ujednostajnienie warunków, stawiających na równych prawach zainteresowane strony, t. j. polskich eksporterów, importerów i armatorów, doprowadzi do stabilizacji, tak potrzebnej w handlu morskim.

TRUDNOŚCI PRZY STWORZENIU POLSKIEGO CZARTERU WĘGLOWEGO

Pierwsze spotkanie z przedstawicielami armatorów nastąpiło w czerwcu 1929 r. w Szczecinie i wykazało zasadnicze różnice interesów obu stron — armatorzy nie chcieli uznać jakichkolwiek nowych zmian *Baltcon-Charter*'u, nawet tych, jakie eksport węgla naszego w Gdańsku i Gdyni wywalczył sobie przez czas swego istnienia, a które dla nas były bardzo ważne, jak np. notyfikacja statku, sprawy bunkru, maklerki, trymerki itp. Dalsze pertraktacje listowne i ustne doprowadziły do drugiej konferencji w Berlinie w lutym 1930 r. Na tej konferencji delegacja polska jak i armatorów wystąpiła z własnymi projektami czarteru, biorąc za podstawę *Baltcon-Charter*. Dwudniowe dyskusje wykazały rozbieżności między obu komisjami w 14 punktach, z których najważniejsze są następujące:

a) Notyfikacja statku. Z naszej strony komisja żądała zawiadomienia eksporterów o przyjęciu statku na 10 dni naprzód, armatorzy zaś żądali terminu 7-dniowego. Nasze żądanie ma słuszne uzasadnienie, gdyż kopalnie oddalone są od portów ponad 600 km, co niesłychanie utrudnia uzgodnienie terminu przyjścia statku z terminem wysyłki węgla z kopalń oraz planowe wydobycie bez narażenia jednej ze stron na ewentualne straty. Armatorzy byli przyzwyczajeni do warunków angielskich, gdzie kopalnie znajdują się w promieniu 1,5 do 30 mil od portów eksportowych, mogą więc przygotować węgiel dla ładunku danego statku nawet we wcześniejszym niż 5-dniowym terminie.

b) Trymerka. Armatorzy płacąc za trymerkę żądają swobodnego wyboru ludzi do pracy, co w konsekwencji pociągnęłoby za sobą niepożądaną penetrację czynników obcych na nasz rynek pracy. Eksporterzy żądają opłacenia trymerki przez armatorów według ustalonych stawek z tym, że wybór robotników ze względu na interes państwa oraz na dobro eksportowego węgla, musi być w rękach firm polskich a nie obcych interesowi polskiemu.

c) Bunker. Armatorzy żądają swobodnego wyboru węgla bunkrowego, eksporterzy zaś uważają, że armatorzy winni zaopatrywać swój statek w węgiel bunkrowy tego koncernu, u którego ładują *cargo*.

d) Maklerka. Armatorzy stoją na stanowisku, że maklera w porcie załadowania wyznaczyć mają tylko oni sami, natomiast eksporterzy, chcąc mieć wpływ na pozycję statku i w ten sposób zmniejszyć ryzyko kosztów dodatkowych (postojowe wagonów względnie kotwicowe), bezwzględnie domagają się, aby wybór maklera był w ich rękach.

POLCONCHARTER I SPRZEDAŻ NA WARUNKACH *FOB*

W ciągu następnych rozmów uzgodniono ze spornych 14 punktów tylko 7. Jest to w każdym razie krok naprzód. Z nieuzgodnionych pozostały nadal m. i. wyżej wymienione 4 punkty, co do których tak armatorzy jak i eksporterzy byli nieustępliwi.

Pomimo takiego nastawienia, żądania eksporterów, na skutek dobrej koniunktury eksportowej, zostały jednak w prakytce zastosowane w formie dodatków dołączonych do *Baltcon*'u czy *Medcon*'u tzw. *Supplementary conditions for loading at Gdynia/Danzig*, które przewidują że:

1) maklera w porcie załadowania wyznacza załadowca-eksporter,
2) trymerka wykonywana jest na koszt załadowcy po ustalonych stawkach,
3) statek obowiązany jest dać do dyspozycji dźwigi okrętowe (wincze), maszyny i obsługę, jeżeli zajdzie tego potrzeba,
4) bunker potrzebny dla statku tzw. *necessary bunkers* dostarcza załadowca *cargo,*
5) luki ładowni winny być wolne tj. usunięte muszą być *hatches beams,*[3]
6) armator daje 10-dniowy *notice* o definitywnej dacie załadunku, podając dokładną ilość *cargo* i bunkru,
7) armator zawiadamia załadowcę o każdym opóźnieniu, w wypadku nie zastosowania się do powyższego, armator ponosi wszelkie koszta, jakie wyniknąć mogą z opóźnienia,
8) *notice* przybycia do portu może być dostarczony tylko w godzinach biurowych.

Powyższe warunki uważane są przez eksporterów jako bezwzględnie obowiązujące, mogą być jednak obostrzone dodatkowymi klauzulami. Właściwie więc *Polconcharter* nieoficjalnie istniał i istnieje dotychczas, niemniej jednak w razie napotkania na opornego armatora nie ma odpowiednich sankcji karnych, któreby żądania eksporterów poparły. Dlatego też w dalszym ciągu czyni się starania o skodyfikowanie warunków *Polconcharter*'u.

Trudności wprowadzenia i skodyfikowania *Polconcharter*'u należy się też doszukiwać w warunkach zamorskich sprzedaży naszego węgla. Wiadomo bowiem, że węgiel polski jest w 90% sprzedawany po cenie *fob.* Zmniejsza to coprawda ryzyko eksportera, który w ten sposób unika niepewnych korzyści z powodu fluktuacji stawek na rynku frachtowym, z drugiej strony jest on do tego rodzaju sprzedaży poniekąd zmuszony wskutek braku wystarcza-

[3] *Hatches beams* — pokładniki lukowe, które się wyjmuje na czas ładowania.

jącego polskiego tonażu, który, z uwagi na olbrzymie koszty inwestycyjne, nie zawsze jest w stanie nabyć. Konsekwencją tego jest to, że eksport polski musi korzystać z pośrednictwa statków obcych i w ten sposób uzależnić wprowadzenie swoich słusznych żądań od uprzejmości firm czarterujących oraz armatorów.

Dlatego też, chcąc uregulować obecny stan prawny warunków *Polconcharter*'u, trzeba poza innymi staraniami przejąć na siebie pewne ryzyko i przejść na sprzedaż *cif* — wtedy napewno z łatwością uda nam się przeprowadzić nasze postulaty.

Komisja czarterowa przy Polskiej Konwencji Węglowej na nowo nawiązała łączność z Międzynarodową Konferencją Bałtycką, przeniesioną ostatnio do Sztokholmu, i przy poparciu importerów skandynawskich prowadzi nadal pertraktacje nad rozwiązaniem zagadnienia polpolskiego czarteru węglowego.

MGR TADEUSZ SZMAJ

KREDYT WARRANTOWY ZE SPECJALNYM UWZGLĘDNIENIEM GDYNI.

§ 1. WSTĘP

PRÓBA ANALIZY JEDNEJ Z FORM KREDYTU RZECZOWEGO

Jest prawdą niezaprzeczoną, że podstawą zdrowej organizacji gospodarczej każdego kraju jest należyta organizacja kredytu, a byt samych banków w wysokim stopniu uzależniony jest od zaufania publiczności.

Stwierdzenie to ma szczególne znaczenie dla naszego młodego organizmu gospodarczego, głównie zaś dla Gdyni, gdyż wśród wszechstronnej i sprawnej obsługi klienta portowego, świadczenia ze strony świata bankowego w zakresie usług kredytowych, wybijają się na miejsce czołowe i nie pozostają bez wpływu na atrakcyjność portu i ściąganie doń ładunków. Dlatego też przedmiotem niniejszej pracy jest próba zanalizowania jednej z form kredytu rzeczowego, tj. k r e d y t u w a r r a n t o w e g o, który w Polsce znajduje się w zaniku, a na terenie Gdyni rugowany jest przez tzw. z a ś w i a d c z e n i a s k ł a d o w e.

§ 2. ROZWÓJ I ORGANIZACJA KREDYTU

FORMY NOWOCZESNEGO KREDYTU RZECZOWEGO

Poprzez okres gospodarstwa naturalnego i pieniężnego dochodzimy do okresu gospodarstwa pieniężno-kredytowego, gdzie w dziedzinie obrotu obok wymiany gotówkowej coraz większego znaczenia nabiera kredyt.

Według najczęściej spotykanej definicji kredyt przeprowadza korekturę ilościową prywatnej własności przez oddanie czasowo dóbr rekturę ilościową prywatnej własności przez oddanie czasowo dóbr, niezużytkowanych w danym gospodarstwie, w zamian za zobowiązania

W rozwoju historycznym wytworzyło się bogactwo różnych form kredytu w dostosowaniu do istotnych potrzeb poszczególnych kół gospodarczych, społecznych itp. Dopiero jednak w bankach nowoczesnych, istniejących od ca 200 lat, położony został punkt ciężkości na czynności kredytowe przy zachowaniu dawnej funkcji pieniężno-płatniczej. Na przełomie XVIII wieku — równocześnie z powstaniem obok manufaktur większych fabryk — kredyt zaczyna się opierać na zabezpieczeniu rzeczowym. Wytwarzają się rodzaje kredytu, które różnią się między sobą formą techniczną i prawną. Trudno jest rozstrzygnąć, która forma najlepiej odpowiada wymogom życia gospodarczego. Specyficzne warunki lokalne, dążenie do mniej lub więcej znacznej pewności i elastyczności, stanowisko sfer

gospodarczych, stanowisko banku emisyjnego, względy celowości mają tu takie same znaczenie, jak uprzedzenie i brak znajomości korzyści i szkód różnych form kredytu. Przed wojną podstawą kredytu w Polsce był kredyt długoterminowy, który stanowił ⅔ wszystkich kredytów, a w zaborze pruskim nawet 72%.

CHARAKTER KREDYTU WARRANTOWEGO

Kredyt warrantowy, jako kredyt zorganizowany, rozwinął się historycznie najpóźniej. Ojczyzną jego jest Anglia. Ze względu na swe przeznaczenie jest on kredytem wytwórczym i to obrotowym, a co do czasu trwania z natury rzeczy krótkoterminowym, wyjątkowo zaś — średnioterminowym.

Do niedawna jeszcze panowało przeświadczenie, że najlepszym zabezpieczeniem udzielanych przez instytucje finansowe kredytów jest zabezpieczenie hipoteczne na nieruchomościach. Dziś pogląd ten zmienił się, a właściwie skorygowało go życie.

Warrant stwarza odmienne i daleko racjonalniejsze warunki udzielania kredytu przy całkowitym bezpieczeństwie, jeśli oczywiście sprawa udzielenia kredytu była załatwiona racjonalnie i z uwzględnieniem warunków rynku i koniunktury.

Kredyt ten daje udzielającemu go możność szybkiej realizacji zabezpieczenia w przeciwieństwie do zabezpieczenia hipotecznego, gdzie procedura jest przewlekła i gdzie przy przymusowej sprzedaży trudno jest uzyskać rzeczywistą wartość, jeśli wogóle sprzedaż nieruchomości ze względu na przepisy specjalne może dojść do skutku.

Ponieważ kredyt warrantowy oparty jest na specjalnej instytucji d o w o d u s k ł a d o w e g o, wystawianego przez domy składowe, łączy on się ściśle z umową składu.

Polska ustawa o domach składowych z 28 grudnia 1924 r. weszła w życie z dniem 1 stycznia 1925 r. i obowiązywała do czasu wejścia polskiego kodeksu handlowego, tj. 1 lipca 1934 r.

DOM SKŁADOWY

Domem składowym jest przedsiębiorstwo składowe, które ma prawo wystawiać zbywalne przez indos dowody składowe oraz sprzedawać przez licytację publiczną złożone u siebie rzeczy na żądanie osoby uprawnionej do rozporządzania nimi.

Do otwarcia i prowadzenia domu składowego potrzebna jest koncesja.

DOWÓD SKŁADOWY

Dom składowy wydaje składającemu na jego żądanie dowód składowy. Dowód ten wycięty z księgi jukstowej składa się z dwóch części połączonych ze sobą, lecz dających

się oddzielić, a mianowicie: z rewersu czyli składowego dowodu posiadania i z warrantu czyli składowego dowodu zastawniczego. Obie części dowodu składowego można przenosić przez indos łącznie lub oddzielnie. Dopóki obie części przenoszone są łącznie, indos rewersu pociąga za sobą także przeniesienie warrantu.

Pierwszy indos na oddzielnym warrancie powinien zawierać:

1) imię i nazwisko oraz adres indosatariusza,
2) oznaczenie wraz z należnościami ubocznymi kwoty pieniężnej, na której zabezpieczenie ustanawia się na towarze prawo zastawu,
3) termin płatności tej wierzytelności,
4) podpis indosanta.

Towary, na które dowód składowy wystawiono, ani prawa służące posiadaczowi rewersu lub warrantu na tych towarach nie podlegają egzekucji. Egzekucji podlega sam dowód składowy. W tym tkwi wielkie znaczenie tego papieru dyspozycyjnego dla pewności obrotu, gdyż własność towarów nie może być przedmiotem odrębnych aktów prawnych. Dowód składowy jest papierem legitymującym posiadacza pośredniego, ponieważ za jego pomocą przenosi się posiadanie pośrednie wymienionych w nim rzeczy, a będących w składzie. Dlatego też dowód składowy oraz dowód ładunkowy i konosament nazywamy papierami tradycyjnymi. Wierzyciel nabywa prawa zastawu, jeśli był w dobrej wierze, że zastawiający ma prawo dysponowania rzeczą, mimo, że kupiec zastawi nawet rzecz doń nienależącą. W tym wypadku prawo handlowe chroni pojęcie dobrej wiary.

Uwagi powyższe nabiorą specjalnego znaczenia w zestawieniu z omówieniem zaświadczeń składowych, *(Lagerscheine)*, którym poświęcimy oddzielny rozdział.

SPOSOBY SKŁADOWANIA

Sposobów składowania znamy cztery:

1) składowanie indywidualne lub oddzielne,
2) „ zbiorowe lub łączne *(a la rinfusa)*,
3) „ kwotowe *Summenlagerung*,
4) „ bez odpowiedzialności za straty w towarze.

Ad 1) Ten sposób jest regułą w polskim prawie. Przy tym sposobie towar musi być przechowywany oddzielnie.

Ad 2) Za zgodą składującego może przedsiębiorca składowy łączyć towary zamienne, należące do różnych właścicieli, jeśli towary są jednakowego rodzaju i dobroci.

Ad 3) Własność składowanego towaru przechodzi na przedsiębiorcę składowego z obowiązkiem zwrotu przedmiotów takiego samego rodzaju, jakości i ilości lub równowartości.

Ad 4) Nie jest to umowa o skład, a umowa o najem miejsca.

§ 3. PRZYCZYNY HAMUJĄCE ROZWÓJ OPERACJI WARRANTOWYCH

UJEMNE I DODATNIE STRONY WARRANTU

Zdawałoby się, że okres lat 13, od prawnego ujęcia przez polskie ustawodawstwo przedsiębiorstw składowych, jest dostatecznie długim okresem dla spopularyzowania i rozwoju kredytu warrantowego. Kredyt ten jednak nietylko że nie rozwinął się należycie, lecz obserwujemy nawet jego zanik. Na terenie Gdyni warrant spotkał groźnego konkurenta ze strony tzw. *Lagerschein'u*.

Przeciwko udzielaniu kredytów towarowych podnoszono niejednokrotnie zastrzeżenia, wskazujące na niebezpieczeństwo podwójnego korzystania z kredytu i to raz u sprzedawcy, drugi raz pod zastaw nieopłaconego towaru; wskazywano na względy ogólno-gospodarcze, jak spekulacyjny wpływ na kształtowanie się cen, nadmierny import, nadprodukcję itp. Nie bez wpływu na hamowanie rozwoju kredytów towarowych jest uprzedzenie sfer handlowych do każdej formy kredytu, która ma za podstawę zastaw towaru.

Nieuniknione jednak wykroczenia natury lokalnej i uprzedzenia dłużników, jak również niektóre ujemne skutki kredytu tak ze względu na osobę dłużnika, jak i osobę wierzyciela, muszą ustąpić miejsca wielorakim jego korzyściom, zwłaszcza jeśli chodzi o dostosowanie podaży do zmiennego popytu i rzucenie na rynek nowej dyspozycji kapitałowej.

Można by przypuścić, że w dobie kryzysu gospodarczego instytucja domów składowych winna być dobrodziejstwem dla szerokich rzesz kupców i przemysłowców, odczuwających dotkliwy brak środków obrotowych przy posiadaniu dużych zapasów towarów. Zapewnienie kredytobiorcy w tych warunkach pomocy za zabezpieczeniem jedynego majątku jaki posiada, tj. towaru, nabiera szczególnego znaczenia dla samych zainteresowanych, a czynnikom odpowiedzialnym za politykę gospodarczą sprawa ta nie może być obojętna, gdyż jej należyte rozwiązanie może zapobiec różnym niepożądanym perturbacjom.

Poza trudnościami natury ogólnej, o których wyżej wspomniano, warrant natrafia na szereg trudności specjalnych, które hamują jego rozwój i które domagają się usunięcia.

NIEPOPULARNOŚĆ WARRANTU

O małej popularności kredytów warrantowych świadczą następujące dane dla całej Polski:

W ciągu r. 1935 udzielono 359 kredytów warrantowych na zł 6 682 000, a w ciągu r. 1936 — 412, już tylko na zł 5 715 000. Na dzień 31 grudnia 1936 r. stan warrantów wynosił 23 przy udzielonej sumie kredytów zł 395 000.

Podczas gdy operacje kredytowe przy pomocy warrantów w ciągu jednego roku spadły o zł 967 000 tj. o 14,5%, istniejące domy składowe w Polsce (9) wykazały za ten czas wzrost w przyjętych towarach na skład z 1 159 000 kwintali na 2 194 000 kwintali, tj. o 1 035 000 kwintali, czyli ca 90%.

Porównanie powyższe wskazuje na to, że warrant znalazł jakiś środek zastępczy i że klient — przynajmniej jeśli chodzi o Gdynię — zamiast żądać wystawienia dowodu składowego, ogranicza się do żądania wystawienia innego dowodu, którym jest z a ś w i a d c z e n i e s k ł a d o w e. Potwierdzenie tego znajdujemy w poniższym zestawieniu porównawczym, ujmującym działalność 6 banków gdyńskich w dziale kredytów towarowych:

Stan na 31 lipca 1937 r.

Ogólna kwota obrotów od 1. 1. — 31. 7. 1937 r.	Kredyty zabezp. zaświadcz. skład.	Kredyty zabezp. warrantami
zł 10 541 000	zł 1 708 000	zł 182 000

Widzimy z powyższego, że operacje warrantowe banków gdyńskich przy stosunkowo wysokich obrotach w dziale kredytów towarowych są wprost znikome.

W jednym z trzech gdyńskich domów składowych obrót warrantowy przedstawiał się następująco:

Tabl. 2. Obrót warrantowy w Gdyni

Lata	Ilość warrantów	Sumy udzielane pod zastaw w zł
1935	41	1 209 000
1936	25	881 000
1937 (I-półr.)	2	12 850

Rozpatrzmy z kolei przyczyny tego zjawiska.

WYSOKIE KOSZTY KREDYTU WARRANTOWEGO

Na koszty tego kredytu składają się:

1) Opłata stemplowa w wysokości 1‰ od pierwszego indosu na warrancie. Opłata ta wynosiła pierwotnie 3‰ i na skutek starań miejscowych czynników obniżona została do 1‰. Jest ona jeszcze zbyt wysoka i winna być zupełnie zniesiona lub ograniczona do minimum.

Przy posługiwaniu się zaświadczeniami składowymi, wydatek ten wynosi 5,50 zł i pobierany jest jako opłata stemplowa na mocy art. 6. ustawy o opłatach stemplowych od umowy o ustanowienie zastawu tytułem kaucji (Ministerstwo Skarbu L. dz. 10 966/5/34).

2) Wygórowane koszty ekspertyzy (atesty rzeczoznawców). Opłaty rzeczoznawców nie mają ustalonych stawek, a pobierane są w zależności od czasu trwania ekspertyzy, wartości obiektu i wysokości wydatków poniesionych przez ekspertów. Zapewnienie rzeczoznawcom większej ilości ekspertyz mogłoby się przyczynić do obniżenia tych opłat. Nadmienić należy, że banki gdańskie nie żądają atestów rzeczoznawców. Bank Polski wprowadził konieczność żądania ekspertyz w r. 1932.

3) Dodatkowa opłata stemplowa w wysokości 1‰ od promesy kredytowej, która stanowi podstawę udzielenia kredytu.

4) Wysoka stopa kredytu towarowego, stosowana przez banki, która dochodzi do 9½%.

SZCZUPŁA SIEĆ DOMÓW SKŁADOWYCH

Według Małego Rocznika Statystycznego za r. 1936 domów składowych w Polsce jest 9. Gdynia posiada 3 domy składowe, prowadzone przez następujące firmy:

1) „Pantarei" — Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A.,

2) Chłodnia i Składy Portowe, sp. z o. o.

3) Bank Gospodarstwa Krajowego.

Ilość tych domów dla Gdyni uznać należy za niedostateczną, tym więcej, jeśli się zważy, że B. G. K. składuje przeważnie bawełnę, a Chłodnia i Składy Portowe głównie artykuły, ulegające łatwemu zepsuciu.

Ze strony technicznej wysuwa się niekorzystne rozmieszczenie domów, co w praktyce uwydatnia się w tym, że z góry trzebaby kierować statki do tych nabrzeży, przy których znajdują się domy składowe, a w których towary miałyby być składowane i zastawiane. Do tego dochodzą względy konkurencyjne, które nie zezwalają ekspedytorowi kierować klienta do utrzymującego koncesjonowany dom składowy, jeżeli ekspedytor sam posiada lub dzierżawi magazyn, a co gorsza, jeśli utrzymujący dom składowy jest przy tym ekspedytorem.

Kodeks handlowy, który wszedł w życie z dniem 1 lipca 1934 r., przewidywał w art. 648 § 2, że warunki i sposoby koncesjonowania domów składowych określi Rozporządzenie Rady Ministrów, wydane na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu. Rozporządzenie to wydane zostało 25 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. nr 59, poz. 434). Intencją jego

było dostosowanie tych przedsiębiorstw do aktualnych potrzeb obrotu handlowego i usprawnienie ich działalności w zakresie funkcyj przechowywania towarów i wydawania warrantów (dowodów składowych) dla celów kredytowych. Postanowienia tego rozporządzenia — na podstawie dotychczasowej praktyki i obserwacji — dążą do uwzględnienia interesów tak domów, jak i jego klientów przez:

1) zachowanie nadzoru i kontroli nad domami,
2) konieczność wykazania się dostatecznym kapitałem do prowadzenia domu przez ubiegającego się o koncesję,
3) żądanie złożenia odpowiedniej kaucji przez koncesjonariusza,
4) przyznanie prawa Ministrowi Przemysłu i Handlu ustalania koncesyj według swobodnego uznania,
5) zakaz dokonywania na własny lub cudzy rachunek czynności handlowych przez dom w zakresie towarów objętych koncesją.

W ten sposób miało być wzmocnione zaufanie sfer gospodarczych do tych przedsiębiorstw, co w dalszych skutkach miało pobudzić je do większego korzystania z kredytów warrantowych. Aczkolwiek nikt nie kwestionuje, że interes klienta został bardzo dobrze zabezpieczony, to jednak wysoki koszt kredytu warrantowego i uciążliwa procedura nie spopularyzowały go, a ciężkie warunki stawiane koncesjonariuszowi wpłynęły hamująco na rozrost domów składowych (dodatkowy patent I klasy i kaucja do zł 50 000).

OGRANICZENIA DEWIZOWE

Od czasu wprowadzenia ograniczeń dewizowych odczuwa się brak towarów w imporcie, któreby mogły stanowić podstawę kredytu. Trudności w uzyskiwaniu pozwoleń przywozowych i duży popyt na niektóre artykuły importowane, dają możność natychmiastowego dysponowania towarem przez odbiorców. Również przy finansowaniu transakcyj eksportowych w ostatnim czasie nie zachodzi potrzeba dłuższego przechowywania towarów w magazynach portowych, co miało miejsce w latach ubiegłych (krochmal, pewne wytwory przemysłu spożywczego).

Gdynia nie jest dotąd dostatecznie rozbudowanym ośrodkiem dyspozycji handlowej, ani też centralą dystrybucyjną.

STANOWISKO BANKU POLSKIEGO

Stosunek Banku Polskiego do warrantów ma swą podstawę prawną w art. 55 i 58 statutu Banku. Na zasadzie tych artykułów Bank Polski dyskontuje warranty posiadające co najmniej dwa podpisy osób lub firm całkowicie zasługujących na zaufanie (przy wekslach 3 podpisy, wyjątkowo zaś dwa). Warranty zabezpieczone całkowicie produktami rolnymi mogą być 6-miesięczne.

Bank Polski w zrozumieniu potrzeb życia gospodarczego zrewidował swoją dotychczasową procedurę i warunki dyskonta warrantów, co znalazło wyraz w uchwale Rady Banku z dnia 19 maja 1938 r. Warunki te zostały znacznie zliberalizowane i wyrażają się w tym, że:

1) Kierownictwa Oddziałów zostały upoważnione do dyskonta warrantów według własnej kompetencji.
2) Dopuszczone do dyskonta zostały warranty, których przedmiot stanowią wszelkie towary z wyjątkiem tych, które podlegają zbyt silnym wahaniom cen, ulegają zepsuciu, których notowania są nadmiernie wysokie lub których zbyt jest trudny w razie przymusowej sprzedaży.

Zaznaczyć należy, że wysokość pożyczki w stosunku do wartości towaru — po potrąceniu kosztów ubocznych — utrzymana została nadal w mocy w wysokości 75% wartości towaru według protokółu oceny zaprzysiężonych rzeczoznawców.

W ten sposób dotychczasowa praktyka została znacznie zliberalizowana, usprawniona i możność dyskonta warrantów rozszerzona, czym Władze Banku dały dowód, że darzą życzliwym poparciem wszystkie pozytywne zamierzenia w dziedzinie życia gospodarczego.

ZAŚWIADCZENIA SKŁADOWE

Ostatnią i może najważniejszą przyczyną zdepopularyzowania kredytów warrantowych w Gdyni jest surogat dowodu składowego, tzw. *Lagerschein,* który obok dowodów ładunkowych i konosamentów — jako papierów dyspozycyjnych — stanowi najpopularniejszą formę zabezpieczenia krótkoterminowych kredytów towarowych i który dzięki swoim zaletom zwycięsko pokonał warrant.

Na konferencji porozumiewawczej przedstawicieli życia gospodarczego i Urzędu Morskiego z udziałem prawników, jaka odbyła się w Gdyni w Banku Gospodarstwa Krajowego w dniach 14 i 23 listopada 1932 r., ustalono tytuł kwitu składowego czyli *Lagerscheinu* na „zaświadczenie składowe" i przedstawiono sprawę Izbie Przemysłowo - Handlowej celem stwierdzenia, że wystawianie zaświadczeń składowych jest miejscowym zwyczajem handlowym.

Zapoznajmy się z kolei z opinią prawną na temat zagadnienia zaświadczeń składowych:[1]

Rozpowszechnione w Gdyni zaświadczenia składowe wystawiane są na blankietach gdańskich z drukiem niemieckim; opierają one swą treść i swój byt prawny na § 808 kcn.[2] *(B. G. B.),* które to po-

---

[1] Dr Tadeusz Bierowski — ***Zagadnienie wystawiania tzw. zaświadczeń składowych w porcie gdyńskim.***

[2] Kcn — Kodeks cywilny niemiecki.

stanowienie nie obowiązuje na terenie Rzplitej od chwili wejścia w życie kodeksu zobowiązań (1. 7. 1934). W treści zaświadczeń wyraźnie są podane warunki składowe i ekspedycyjne Związku Gdańskich Ekspedytorów, które uznaje zleceniodawca jako prawnie go obowiązujące.

Zaświadczenia te *(Lagerschein)*, wystawiane przez koncesjonowane firmy składowe i przez ekspedytorów, są pokwitowaniami otrzymania towaru na skład, a więc papierami legitymacyjnymi. Mają one charakter tzw. chromych tytułów na okaziciela, odznaczających się tym, że jakkolwiek opiewają na nazwisko osoby oddającej towar na skład, zawierają poza tym postanowienie, że wystawca może świadczyć tak jak przy zwyczajnych tytułach na okaziciela również każdemu posiadaczowi zaświadczenia. W ten sposób zasadniczą i jedyną różnicą pomiędzy zwyczajnymi dokumentami na okaziciela a chromymi tytułami jest to, że wystawca może świadczyć okazicielowi, a natomiast okaziciel nie może żądać świadczenia na swoją rzecz.

Zaświadczenia składowe nie dają pewności obrotu, gdyż własność towarów może być przedmiotem odrębnych aktów prawnych poza zaświadczeniem składowym. Na towarach tych mogą być ustanawiane prawa zastawu, a tak samo może być prowadzona egzekucja bez konieczności i potrzeby przedkładania zaświadczeń składowych.

Powstaje pytanie zasadnicze, czy wspomniane zaświadczenia składowe mogą być używane na obszarze Rzplitej, o ile chodzi o ich zgodność z podstawowymi zasadami polskiego kodeksu zobowiązań oraz kodeksu handlowego.

Z postanowień kodeksu zobowiązań, art. 225 — 230, należy wnioskować, że dopuszczalne jest istnienie chromych zapisów długu na okaziciela i że wystawienie takich dokumentów jest możliwe szczególnie w wypadkach gospodarczo uzasadnionych.

Ekspedytor, posiadający magazyn własny lub składający towar w magazynie dzierżawionym, jest przedsiębiorcą składowym w rozumieniu kodeksu handlowego i może zawierać umowy o skład.

W jakim stopniu zaświadczenia składowe w Gdyni wypierają warranty, ilustruje nam następujący przykład: Jeden z miejscowych domów składowych wydał w r. 1935 — 41 warrantów na zł 1 209 000, a w r. 1937 (6 mies.) już tylko 2 warranty na zł 12 850, lecz równocześnie w I półroczu 1937 r. — wydał 709 zaświadczeń składowych.

§ 4. WARRANT CZY KWIT SKŁADOWY?

DODATNIE STRONY WARRANTU

Warrant zapewnia większą gwarancję kredytową niż zaświadczenie składowe. Wartość jego polega na ściśle zdefiniowanej treści, wypływającej z istniejącego ustawodaw-

stwa. Stworzony on został dla celu gospodarczego tj. dla uzyskania kredytu i stanowi jego idealne zabezpieczenie. Zrodził on zagranicą bogatą literaturę, która omawia jego typy i znaczenie dla życia gospodarczego.

Pierwszy indos warrantu powoduje doniosłe skutki prawne, mianowicie:[3]

1) stwarza z niego papier wartościowy,

2) stwarza prawa zastawu.

Indosując warrant, właściciel towaru ogranicza swe prawo własności przez ustanowienie zastawu na złożonym towarze, nie tracąc oczywiście prawa rozporządzania nim, a w szczególności sprzedaży przy pomocy rewersu.

Prawny posiadacz warrantu — w razie nieuzyskania zapłaty w terminie płatności — ma możność szybkiej realizacji swych praw przez spowodowanie publicznej sprzedaży towaru i ewent. zwrotne poszukiwania przeciwko indosantom.

Dlatego też ustawodawstwa różnych krajów faworyzują dyskonto warrantów. W Polsce banki mają możność redyskonta warrantów w Banku Polskim i przez to ich upłynnienia, przy czym wystarczające dwa podpisy osób lub firm zasługujących na zaufanie, stawiają warranty w lepszym położeniu niż weksle, przy których nasz bank biletowy z zasady żąda trzech podpisów.

Wyliczone trudności, na jakie warrant w Polsce napotyka, nie pozwoliły mu jednak zdobyć tego znaczenia i wywołać tych dodatnich skutków gospodarczych, których się po nim spodziewano.

Jeśli chodzi o Gdynię, warrant nie wytrzymał konkurencji ze strony swego surogatu, jakim jest zaświadczenie składowe.

Jak już wspomnieliśmy, według stanu na dzień 31 lipca 1938 r., wysokość pożyczek udzielonych przez 6 banków gdyńskich wynosiła pod zabezpieczenie warrantów zł 182 000, a pod zabezpieczenie zaświadczeń składowych zł 1 708 000.

Na terenie Gdyni domy składowe zajmują tylko ¼ część ogólnej przestrzeni magazynów portowych. Toteż finansowanie obrotów towarowych poza konosamentami i dowodami ładunkowymi odbywa się głównie przy zabezpieczeniu zaświadczeniami składowymi, które wystawiają przedsiębiorcy składowi, nie wyłączając ekspedytorów.

---

[3] Seweryn Szer, ***Dowody składowe według polskiego prawa o domach składowych***

DODATNIE CECHY ZAŚWIADCZEŃ SKŁADOWYCH

Wyższość zaświadczeń składowych nad warrantami leży w tym, że:

1) wystawiają je nie tylko właściciele domów składowych, ale i inni przedsiębiorcy składowi;
2) są wolne od opłaty stemplowej.

Wprawdzie przy finansowaniu ich przez banki wymaga to dalszych czynności, jak przewłaszczenia lub zastawu towaru, ale nie sprawia to stronom trudności wobec posługiwania się odpowiednimi drukami. Opłata stemplowa od tych czynności wynosi zł 5,50.

Zaświadczenia składowe mają już swoją tradycję i są chętnie przyjmowane przez banki gdańskie i banki zagraniczne, dokąd w dużej ilości wędrują. Życie gospodarcze ugruntowało już ich znaczenie. Należałoby tylko usankcjonować obecny stan przez stworzenie typu polskiego zaświadczenia składowego o niespornym znaczeniu prawnym. Momentem decydującym przy udzielaniu kredytu przez bank będzie zawsze stopień zaufania do firmy wystawiającej zaświadczenie składowe przy uwzględnieniu miejsca przechowania towaru.

Istnienie zaświadczeń składowych obok warrantów jest zupełnie możliwe. Każdy z nich stanowi typ dla siebie. Obecna atrakcyjność i wyższość zaświadczeń składowych w dużej mierze wynika z trudności, na jakie napotyka spopularyzowanie warrantów. Z chwilą usunięcia tych trudności, życie tę różnicę wyrówna.

W obecnej chwili, przy większej łatwości uzyskania kredytu w Gdańsku, należy dążyć do zmniejszenia różnicy między kosztem kredytu w Gdyni w stosunku do Gdańska przez usuwanie momentów wpływających na koszt tego kredytu.

Przy dostatecznej ilości banków w Gdyni, wędrowaniu zaświadczeń składowych zagranicę musi być położony kres.

STANISŁAW PUSŁOWSKI

ZAGADNIENIA ROBOTNICZE W GDYNI.

§ 1. RYNEK PRACY

POPYT NA PRACĘ

Ogólna ilość osób, zaliczających się do sfery robotniczej i grawitujących do gdyńskiego rynku pracy, wynosi około 75 000 osób. Z liczby tej przypada na Gdynię około 19 000 robotników i 52 000 członków ich rodzin, co stanowi 62,5% ludności miasta; pozostała liczba przypada na robotników zamieszkałych w przyległych do miasta miejscowościach. Podział robotników na gałęzie pracy oraz ich zarobki ilustruje tablica poniżej umieszczona:

Tabl. 3. Zatrudnienie i zarobki robotników w Gdyni w okresie od 1 kwietnia 1936 r. do 31 marca 1937 r.
(według danych statystycznych Funduszu Pracy)

Gałęzie pracy	Zatrudnionych		Przybliżona ilość dni pracy w roku	Przeciętny zarobek 1 robotnika w zł		
	robotników	% do całości		dziennie	miesięcznie	rocznie
Ogółem:	19 070	100,0				
Przemysł budowlany:						
Robotnicy wykwalifikowani	890	24,0	200	9,60	160 00	1 920 00
Pomoc murarska	1 480		156	6,20	80 60	967 20
Robotnicy niewykwalifikowani	2 180		100	5,14	42 80	514 00
Rozbudowa portu	1 500	8,0	156	6,50	84 50	1 014 00
Przeładunek portowy	2 570	13,5	360[1]	6,92	173 00	2 076 00
Rzemiosło	2 000	10,5	—	—	—	—
Komunikacja	1 750	9,2	365	5,40	130 00	1 560 00
Żegluga morska	1 650	8,6	270	6 50	146 25	1 755 00
Handel	1 580	8,3	312	2,40	60 00	720 00
Przemysł drzewny	800	4,2	156	4,00	52 00	624 00
Przemysł spożywczy	950	5,0	312	3,00	78 00	936 00
Zakłady użyteczn. publiczn.	575	2,9	312	4,00	104 00	1 248 00
Przemysł rybny	600	3,0	225	2,60	49 00	587 00
Inne zawody	545	2,8	312	5,14	128 50	1 603 00

Z powyższego zestawienia widzimy, że przemysł budowlany (na terenie miasta i portu) zajmuje pierwsze miejsce na rynku pracy, gdyż zatrudnia 32% ogółu robotników. Jest to zjawisko zrozumiałe, spowodowane budową portu i miasta. Drugie, również ważkie miejsce zajmuje przeładunek portowy, posiadający kontyngent 2 570 robotników portowych, ludzi dobranych pod względem fachowym i moralnym przez „Komisję Kwalifikacyjną dla Robotników Portowych" przy Urzędzie Morskim. W stosunku do całej liczby robotników zatrudnionych w Gdyni przypada na robotników portowych 13,5%. Z pozostałych gałęzi przemysłu większą rolę odgrywają: rzemiosło, zatrudniające 10,5% robotników, oraz kolejnictwo i komu-

[1] Przeciętna ilość dni pracy na 1 robotnika — 188 dniówek.

nikacja, zatrudniające 9,2% robotników. Tak w ogólnych zarysach przedstawia się popyt na pracę. W okresach zimowych ogólna liczba zatrudnionych zmniejsza się o około 33%, rozmaicie w różnych gałęziach pracy.

PODAŻ PRACY. Na rynku pracy w Gdyni podaż rąk wynosiła w 1937 r. ponad 28 000 robotników, z czego 19 070 znajduje zatrudnienie, a przeciętnie miesięcznie 6 188 figuruje w rejestrze dla bezrobotnych. Zaznaczyć należy, że Biuro Pośrednictwa Pracy rejestruje bezrobotnych wyłącznie spośród stałych mieszkańców miasta, mogących wykazać się kilkuletnią pracą. W ten sposób na rynku znajduje się zawsze pewna, bliżej nieokreślona, liczba bezrobotnych niezarejestrowanych, a więc i nieujętych statystycznie. Znawcy rynku pracy oceniają ją na ok. 2 500 osób. Liczbę tę należy też mieć zawsze na uwadze, gdy się analizuje oficjalne dane, dotyczące podaży pracy. Badając zestawienia cyfrowe spostrzega się łatwo, że ilość bezrobotnych stale wzrasta. W r. 1933 maksymalne napięcie bezrobocia wyraża się liczbą 4 474 osób, a w latach 1934 i 1935 podana liczba stanowi niemal dolną granicę ilości bezrobotnych. Jeśli się ją skoryguje o liczbę bezrobotnych niezarejestrowanych, to minimum z ostatnich dwóch lat, znacznie przewyższa maksimum z r. 1933. W r. 1934 stan bezrobocia przez 11 miesięcy utrzymuje się na tym samym poziomie około 3 500 osób, a już począwszy od grudnia tegoż roku znacznie wzrasta, dochodząc w marcu 1937 r. do liczby 8 448 bezrobotnych.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że na jednego robotnika przypada 3,3 osób do utrzymania[2], to się widzi, że około 28 000 mieszkańców było pozbawionych stałych dochodów i pracy. Liczba ta jest bardzo wysoka w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców miasta — 101 000 na 1 stycznia 1937 r.

PŁACE. Dla dokładniejszego poznania zagadnienia robotniczego należy zanalizować warunki ekonomiczne przez zbadanie płac i zarobków robotniczych. Zestawienie przeciętnych dziennych zarobków poszczególnych grup robotniczych w 1935 r. ilustruje nam tablica poprzednio zamieszczona. Obserwujemy w niej dwa zjawiska. Pierwsze — to stosunkowo wysokie stawki dziennego wynagrodzenia za pracę, wynoszące przeciętnie 5,14 zł, a dla sił fachowych dochodzące do 9,60 zł dziennie; drugie — to niska suma zarobków rocznych, spowodowana krótkimi okresami pra-

[2] Według obliczeń Ekspozytury Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy opartych na ewidencji bezrobotnych.

cy. Z cytowanej tablicy wynika, że 30% robotników zarabia poniżej 960 zł rocznie, czyli przeciętnie poniżej 80 zł miesięcznie; 17,5% robotników zarabia w granicach 961 — 1 080 zł, co miesięcznie stanowi kwotę 81—90 zł; 29,7% robotników zarabia rocznie w granicach 1 081 — 1 560 zł, czyli miesięcznie poniżej 130 zł i zaledwie 11,1% zarabia rocznie w granicach 1 561 — 1 920 zł, czyli niespełna 160 złotych miesięcznie. Odnośnie zarobków rzemieślniczych, samodzielnie pracujących, danych cyfrowych brak.[3]

Jeśli się przyjmie, że minimum potrzebne do utrzymania rodziny, składającej się z 3,3 osób, wynosi 1 200 zł rocznie, to należy stwierdzić, że 47% robotników tego minimum nie osiąga, stając się przez to nie tylko czynnikiem nieproduktywnym dla miasta, ale wręcz ciężarem dla społeczeństwa, potrzebującym pomocy materialnej. Biorąc pod uwagę, że ilość ta w 1937 r. zwiększa się o 6 000 bezrobotnych, można obliczyć, że przeszło 15 tysięcy ludzi zdolnych do pracy nie osiąga minimum egzystencji. Robotnicy ci łącznie z rodzinami stanowią 47% ludności, z których połowa korzysta z ofiarności społecznej lub pomocy państwa.

SKUTKI MAŁYCH ZAROBKÓW SFER ROBOTNICZYCH

Konsekwencję tego zjawiska najdotkliwiej odczuwają dzieci, których w Gdyni jest wyjątkowo dużo ze względu na niski wiek ludności miasta Gdyni (duża rozrodczość). Tracą one na swym rozwoju fizycznym i umysłowym. Poza tym ujemny wpływ wywierają złe warunki mieszkaniowe. Statystyka szkolna wykazuje ok. 80% dzieci szkolnych niedostatecznie odżywionych, duży odsetek dzieci anemicznych, chorych na gruźlicę i nią zagrożonych. Akcja społeczna, śpiesząca z pomocą dzieciom, jest niewystarczająca, gdyż zimą 1937/38 r. obejmuje tylko 4 576 dzieci.[4] Wydawane posiłki są bardzo skromne, gdyż składają się zaledwie ze szklanki mleka i jednej bułki. Dla ok. 3% dzieci szkolnych stanowi to jedyny posiłek w ciągu dnia. Rocznik Statystyczny Gdyni 1936/1937, potwierdza powyższe liczbami: śmiertelność wśród dzieci w wieku do 1 roku wynosi 17,54% w stosunku do liczby urodzeń, a w wieku do pięciu lat — 3,26%, łącznie 20,80%, w stosunku zaś do liczby zgonów 61,40%, w tym 3% na gruźlicę. W tymże okresie udzielono w publicznych zakładach 88 699 porad, w czym dzieci stanowiły ponad 20%.

---

[3] W 1937 r. zarobki robotników portowych wzrosły skutkiem zwiększenia ilości przeładunku i stawki za godzinę pracy o 3% i wynosiły 191 zł miesięcznie.

[4] Liczba ta ostatnio wzrosła skutkiem otwarcia 10 świetlic dla dzieci ze szkół powszechnych, gdzie są wydawane posiłki.

POMOC BEZROBOTNYM

Miarodajne czynniki administracji ogólnej i samorządu terytorialnego oraz organizacje społeczne czynią duże wysiłki, by doli mas bezrobotnych przyjść z pomocą. Ekspozytura Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy w Gdyni wypłaca bezrobotnym zasiłki pieniężne przez okres 78 dni w roku. W ciągu 1937 r. wypłacono zasiłków w sumie 762 851,72 zł. Dobrodziejstwo to, skutkiem ograniczeń ustawowych, obejmuje bezrobotnych lepiej sytuowanych, gdyż tylko tych, którzy w ciągu roku przepracowali przynajmniej 156 dni, tj. 6 miesięcy. W rezultacie zaledwie ¼ część urzędowo zarejestrowancych bezrobotnych uzyskuje te zasiłki, zaś ¾ ilości bezrobotnych, nie osiągając ustawowego minimum dni przepracowanych, nie otrzymuje tym samym i świadczeń pieniężnych.

Obywatelski Komitet Pomocy Bezrobotnym w Gdyni prowadzi akcję pomocy doraźnej dla bezrobotnych, nie pobierających świadczeń pieniężnych i nie posiadających żadnych innych źródeł utrzymania. Pomoc Komitetu Zimowego jest udzielana w naturze, tj. w produktach spożywczych i węglu. Wartość takiego jednomiesięcznego deputatu wynosi około 12 zł na rodzinę. Akcję Komitetu naświetla następujące zestawienie:

Tabl. 4. Sumy wypłacone bezrobotnym w latach 1932—1937

Rok	Ilość rodzin	Ilość dzieci	Finansowanie akcji Komitetu			
			koszt akcji	ofiar. społ.	subsydia wojew.	subsydia gminy
1932	—	—	252 100	142 000	32 900	72 200
1933	2 700	2 500	234 100	32 200	190 400	10 500
1934	2 200	2 200	94 318	7 321	57 410	29 586
1935	2 400	2 200	45 120	6 000	214 140	17 980
1936/37	5 474	—	520 618	431 646	57 872	—

Zestawienie to wskazuje, że ilość osób, korzystających z pomocy w zimie 1936/37 r. wzrosła o 150% w porównaniu do r. 1934, Dzięki ofiarności społeczeństwa i należycie poprowadzonej akcji pomocy zimowej zdołano zebrać prawie trzy razy większe sumy niż w r. 1932, a prawie dwanaście razy większe niż w 1935 r. Na kwotę tę w r. 1936/37 złożyły się: w 65,4% przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, w 25,8% świat pracy, w 2,6% właściciele budynków, resztę — 6,2% stanowią składki innych grup oraz zyski, płynące, z imprez, procentów itp.

Komitet osiągnął tylko 76% wpływów preliminowanych, gdyż właściciele budynków, właściciele gruntów i wolne zawody zawiedli pokładane w nich nadzieje.

Jeżeli się zważy, że średnio miesięcznie z pomocy korzystało 10 300 osób, tj. około 10% ludności miasta, to trzeba przyznać, że uczyniono bardzo dużo, aby ulżyć doli bezrobotnych.

ANALIZA RYNKU PRACY I JEGO MOŻLIWOŚCI ROZWOJOWYCH

Analizując charakter rynku pracy widzi się, że Gdynia jest miastem słabo uprzemysłowionym, w którym, ze względu na jej charakter budującego się miasta, głównym rodzajem pracy są przedsiębiorstwa budowlane i tym pokrewne, zatrudniające łącznie 32% robotników. Poza tym brak jest większych zakładów przemysłowych. Dla ilustracji podajemy, że podług danych Inspektora Pracy 60 Obwodu, na terenie jego działania w dniu 31 grudnia 1935 było zarejestrowanych zakładów pracy zatrudniających:[5]

	do 4	robotników	150 zakładów
od 5	„ 19	„	161 „
„ 20	„ 49	„	58 „
„ 50	„ 99	„	36 „
„ 100	„ 499	„	35 „
„ 500	wzwyż		5 „
		razem	445 zakładów

Przemysł budowlany związany z rozbudową portu gdyńskiego zakończył na razie swoje większe prace w 1935 r. Przemysł budowlany lądowy pracuje w wolniejszym niż poprzednio tempie, skutkiem pobudowania znacznej ilości domów czynszowych, pokrywając w ten sposób niemal całkowicie potrzeby zamożniejszych sfer ludności miasta. Nastąpił spadek rentowności kapitałów, lokowanych w budownictwie mieszkaniowym, automatycznie zmniejszając ilość nowowznoszonych budowli. W związku z tym wyłania się kwestia zwiększenia się podaży rąk roboczych wśród robotników budowlanych. Ponieważ, jak zaznaczono już wyżej, 32% robotników oparło swój byt na przemyśle budowlanym, staje się dla nich koniecznością zmienić zawód lub przesiedlić się z Gdyni na inne, bardziej ożywione, tereny.

W tych warunkach należałoby się zastanowić nad możliwością przysposobienia robotników budowlanych do pracy i w innych zawodach. Przysposobienie tych robotników nie nastręczałoby większych trudności, gdyż zaledwie 20% z pośród nich stanowi element fachowy (rzemieślniczy), a pozostałe 80% — element niewykwalifikowany, mogący w tym charakterze pracować w każdej gałęzi pro-

[5] Liczby te odnoszą się do całego terenu 60 Obwodu Insp. Pracy, tj. Gdyni i powiatów Morskiego i Kartuskiego. Liczby zestawienia obejmują również zakłady pracy w porcie.

dukcji, względnie przysposobić się w pożądanym kierunku. Połowa robotników wykwalifikowanych stanowi czynnik sezonowo przepływający przez Gdynię, który na stałe jest związany z innymi terenami, czy to przez posiadanie gdzie indziej drobnych gospodarstw rolnych, czy też przez względy rodzinne. Ci też bez żadnego trudu powrócą do miejsc swego dawnego pobytu. Pozostali natomiast zawsze znajdą pracę w Gdyni, bądź to przy budowlach nowych, bądź przy remoncie starych. Możliwości umieszczenia robotników niewykwalifikowanych są bardzo ograniczone, ze względu na brak przemysłu i słaby jego rozwój. Jeżeli się przejrzy stan zatrudnienia robotników w poszczególnych gałęziach przemysłu lub handlu i porówna się go z możliwościami rozwojowymi produkcji i wymiany w Gdyni, to stwierdzić trzeba, że na ogół są one daleko od swej górnej granicy rozwojowej. Pomyślnym wydarzeniem dla robotników budowlanych jest rozpoczęcie budowy Kanału Przemysłowego. Część tej dykasterii robotników znajdzie niewątpliwie zatrudnienie na okres paru lat.

ROBOTNICY PORTOWI

Przeładunek portowy, obsługiwany przez 2 570 robotników[6] nie rokuje szybkiego zwiększenia się, gdyż robotnicy portowi nie przepracowują dotychczas całego okresu pracy, tj. 312 dni w roku, a około 20% robotników nie osiąga ustawowo przewidzianego minimum 180 dniówek rocznie. Należy zaznaczyć, że napięcie pracy przeładunkowej w porcie ulega bardzo silnym wahaniom, skutkiem czego zachodzą wypadki braku robotników portowych i powstaje nieraz konieczność dobierania spośród poszukujących pracy tak zwanej „rezerwy“, której liczba wynosi około 300. W tych warunkach kontyngent robotników portowych może być powiększony o 10 do 15%, tj. ok. 300 ludzi.

Żegluga morska w nieznacznym tylko stopniu będzie mogła zwiększyć kadry załogi i służby hotelowej na statkach. Optymistycznie oceniając możliwości w r. 1938, można przyjąć, że około 800 pracowników otrzyma pracę na statkach i lugrach rybackich.

Przedsiębiorstwa komunikacyjne, handlowe i drzewne również nie rokują większych możliwości rozwojowych.

Pozostają zatem tylko przemysł rybny, spożywczy, uszlachetniający, oraz zakłady użyteczności publicznej, jako dziedziny wykazujące największe szanse rozrostu i znajdujące się już poniekąd na linii rozwojowej. W tych gałęziach pracy istnieją pewne możliwości zwiększenia stanu zatrudnienia i muszą one wchłonąć w siebie

[6] Według stanu z dnia 31 grudnia 1937 r. liczba robotników portowych wynosi 2 719.

nadmiar rąk roboczych. Zakres ich jest bardzo szeroki. Chodzi tu o suszarnie owoców, przetwórnictwo towarów kolonialnych, ryb, uszlachetnianie surowców, połowy dalekomorskie i przeróbki tego materiału, cięcie statków na złom itp. Zakłady użyteczności publicznej mimo, że wymagają dla swej działalności dużych nakładów inwestycyjnych, stale się rozwijają i stan zatrudnionych robotników ciągle wzrasta.

Ta nadmierna podaż rąk roboczych oraz geograficzne położenie Gdyni stwarzają duże możliwości rozwojowe dla całego szeregu przemysłów, jak stoczni okrętowych i związanych z nawigacją wytwórni, przemysłu opartego o surowce importowane, przemysłu produkującego na eksport itp. Stocznia Gdyńska np. rozpoczyna już swoją rozbudowę i przewiduje się zatrudnienie ok. 1 000 robotników w r. 1938.

KONIECZNOŚĆ REORGANIZACJI RYNKU PRACY

Przemysłowcy po większej części nie współpracują dostatecznie z czynnikiem urzędowym w zwalczaniu bezrobocia w Gdyni i często sprowadzają robotników z innych stron kraju ze szkodą dla gdyńskiego świata pracy. Szereg firm, posiadających swe centrale poza Gdynią, sprowadza swój personel techniczny, który z kolei przyciąga swoich robotników. W ten sposób wytwarza się łańcuszek protekcji opartych nieraz na korzyściach materialnych. Czynniki miarodajne, odpowiedzialne za wszystkie przejawy życia zbiorowego i powołane do ich regulowania, spostrzegły to niebezpieczeństwo i zaczęły szukać środków zaradczych. Komisarz Rządu w Gdyni, w swoim przemówieniu programowym w dniu 1 stycznia 1936 r. wskazał na to niebezpieczeństwo, zapowiadając walkę z dopływem nowych sił roboczych na rynek pracy oraz podkreślając konieczność współpracy w tym kierunku wszystkich zainteresowanych czynników.

Istniejąca przy Ekspozyturze Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy w Gdyni Komisja Doradcza dla spraw bezrobocia, badając rynek pracy, jeszcze we wrześniu 1935 r. doszła jednomyślnie do przekonania, że dla normalnego rozwoju miasta oraz zapewnienia sferom przemysłowym i handlowym warunków pracy, trzeba powstrzymać dopływ bezrobotnych do Gdyni przez zreglamentowanie prawa do pracy.

Stanowisko swoje Komisja Doradcza oparła na następujących przesłankach: Na skutek wyrobionej w społeczeństwie opinii, że port i miasto Gdynia rozwijają się w szybkim bardzo tempie, zwiększył się nadmiernie dopływ rąk roboczych z całej Polski. Zjawisko to uważa ona za wysoce niekorzystne, gdyż dopływ nowych sił roboczych prze-

wyższa pięciokrotnie zapotrzebowanie na nie. Skupianie w Gdyni dużych mas roboczych, bez środków do życia, jest nadmiernym ciężarem dla miasta i społeczeństwa z następujących przyczyn:

1. Nadmierna podaż rąk roboczych powoduje niemożność otrzymania pracy przez robotników od dawna zasiedziałych i zamieszkałych w Gdyni. Wywołuje to również i obniżenie zarobków, a w dalszej konsekwencji obniżenie skali życiowej robotników poniżej minimum egzystencji, co powoduje zmniejszenie konsumcji, a tym samym hamuje naturalny rozwój miasta.
2. Wydatki miasta i społeczeństwa na pomoc dla bezrobotnych miejscowych i napływowych są niewspółmiernie wysokie i nieuzasadnione prawami nabytymi, wynikającymi z poprzedniego ich udziału w rozbudowie i rozwoju miasta.
3. Znacznie wyższe w Gdyni, niż w innych miejscowościach Polski, koszty utrzymania szybko wyczerpują środki materialne bezrobotnych, zmuszając ich do wysprzedania zasobów i powodując zupełne ich zubożenie.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wyczerpanie materialne pociągnąć może za sobą upadek moralności, przejawiający się bądź to w pladze żebractwa, bądź też we wzroście prostytucji i przestępczości.

Stała, nadmiernie niska stopa życiowa tutejszych robotników, powoduje złe lub niedostateczne odżywianie dzieci, co w konsekwencji zwiększa ich śmiertelność lub przysparza społeczeństwu scherlałych obywateli.

Gdynia, będąc portem nawskroś polskim i leżąc na ożywionych drogach tranzytowych z Niemiec do Gdańska i Prus Wschodnich, ciągle się styka z obcokrajowcami, którzy, obserwując tu nędzę, mogą wyrabiać sobie ujemną opinię o Polsce.

W listopadzie 1935 r. przedstawiciele organizacyj gospodarczych złożyli Komisarzowi Rządu memoriał, w którym domagali się uregulowania rynku pracy przez reglamentację.

ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE

W końcu 1935 r. Komisarz Rządu powołał specjalną komisję, do przepracowania zagadnień rynku pracy w Gdyni. W skład komisji weszli przedstawiciele władz administracji ogólnej, opieki społecznej, inspekcji pracy, sfer gospodarczych i Funduszu Pracy. Komisja zgodnie doszła do przekonania, że rynek pracy został nadmiernie obciążony bezrobotnymi, skutkiem czego należy go zamknąć przed dopływem nowych rąk roboczych. Wejście w życie ustawodawstwa o ochronie granic dało władzy administracji państwowej możność regulowania dopływu nowych rąk roboczych.

Drugim środkiem zapobiegawczym jest ułatwianie bezrobotnym wyjazdu z Gdyni przez opłacanie im kosztów podróży do miejsca stałego zamieszkania. Komisariat Rządu od szeregu lat wydatkuje na ten cel znaczne sumy. Rozmiar tej akcji charakteryzuje następujące zestawienie:

Tabl. 5. Koszta wysiedlenia bezrobotnych z Gdyni

Rok	Liczba wysiedlonych osób	Koszt wysiedlenia w zł
1931/32	1 122	10 000
1932/33	1 583	14 534
1933/34	1 244	17 861
1934/35	1 558	12 951
1935/36	1 854	10 558
1936/37	1 648	12 010

W zakresie środków zaradczych możliwości są duże, niestety uzależnione od środków płatniczych. Są nimi: rozwój nowych, niewykorzystanych dotychczas gałęzi produkcji, jak wspomniane już wyżej rodzaje, a ponadto przemysł uszlachetniający, rybołówstwo, wyrób sieci i lin okrętowych itp. Warunki naturalne dla prosperowania rozwoju tych gałęzi przemysłu istnieją, natomiast na przeszkodzie w ich zrealizowaniu stoi przede wszystkim brak kapitałów.

Do drugiej grupy środków zaradczych zaliczyć należy roboty publiczne i inwestycje miejskie. Te ostatnie wykazują ogromne potrzeby, są jednak ograniczone możliwościami budżetowymi miasta i Funduszu Pracy. Fundusz Pracy przeznaczył na roboty publiczne w roku budżetowym 1935/36 kwotę 585 000 złotych, a w następnym 1936/37 roku 2 786 000 złotych.

Wskazuje to na zrozumienie potrzeby uruchomienia w Gdyni robót publicznych w większych rozmiarach. Na podkreślenie zasługuje fakt, że kwoty przeznaczone przez Fundusz Pracy na roboty publiczne przewyższają o milion prawie złotych kwoty uzyskane ze składek ze strony gdyńskich zakładów pracy. Uruchomienie tak znacznych kwot na zwalczanie klęski bezrobocia w Gdyni, świat pracy zawdzięcza usilnym staraniom Komisarza Rządu w Gdyni. Niestety kwoty te nie są dostateczne. W poszukiwaniu środków materialnych na roboty publiczne wskazujemy w pierwszym rzędzie na fundusze ubezpieczeń społecznych, na które świat pracy składa rocznie około sześciu milionów złotych. Toteż byłoby rzeczą słuszną, by część tych kwot była obrócona na zaspokojenie potrzeb budowlanych, komunikacyjnych i zdrowotnych członków tych instytucyj ubezpieczeń społecznych. Dałoby to w efekcie powiększenie pojemności rynku pracy, oraz podniesienie zdrowotności sfery robotniczej, a tym samym zmniejszenie sumy świadczeń chorobowych i inwalidzkich ze strony zakładów ubezpieczeń społecznych.

§ 2. OSIEDLA ROBOTNICZE

WARUNKI MIESZKANIOWE ROBOTNIKÓW W GDYNI

Poza zagadnieniem pracy i zarobków, bardzo ważną dla robotnika jest kwestia mieszkaniowa. Sprawa ta stanowi problem interesujący nie tylko robotnika, lecz i miasto z wielu względów.

Warunki mieszkaniowe robotnika gdyńskiego pozostawiają wiele do życzenia. Niemal wszystkie dzielnice robotnicze są zabudowane bardzo gęsto, a przy tym pozbawione dostatecznej sieci wodociągów, kanalizacji, dojazdów o twardej nawierzchni i chodników.

Robotnik gdyński mieszka przeważnie w barakach — małych budynkach o charakterze prowizorycznym. Baraki te w znacznej części nie odpowiadają wymogom mieszkaniowym ze względów higieny i zdrowia. Poza tym zagęszczenie w barakach jest nadmierne, spowodowane często podnajmowaniem kątów sublokatorom w celu uzyskania kwot na opłatę stosunkowo wysokich czynszów mieszkaniowych.

WZOROWE MIESZKANIOWE ROBOTNIKÓW W GDYNI

W porównaniu do mieszkań w barakach, pobudowane przez firmę „Paged" — Polska Agencja Drzewna w Gdyni — osiedle robotnicze na Oksywiu z funduszów Towarzystwa Osiedli Robotniczych stanowi wielki kontrast. Osiedle to składa się z 8-miu bloków mieszkalnych, położone jest na wzgórzach oksywskich. Znajduje w nim pomieszczenie 286 rodzin. Mieszkania te składają się z dwóch ubikacyj o powierzchni 30 m^2 i 36 m^2, zaopatrzonych w wodę, kanalizację i elektryczność. Cena tych mieszkań jest dostosowana do możliwości płatniczych robotników, gdyż wynosi za mniejsze mieszkania 22 zł i za większe 24 zł miesięcznie.

Głównym reprezentantem budownictwa społecznego jest T.B.O. — Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni — które wybudowało przeszło 100 domów robotniczych i buduje obecnie robotnicze bloki mieszkalne na Grabówku. Będzie w nich około 300 mieszkań dwuizbowych, o powierzchni około 38 m^2 każde. Komorne za te mieszkania ma wynosić około 20 zł miesięcznie.

Dotychczasowe budownictwo społeczne „Pagedu" i T. B. O. mimo włożonego wysiłku rozwiązuje to zagadnienie w małym tylko stopniu. Dalszy rozwój tego rodzaju budownictwa jest konieczny.

ROZWIĄZANIE KWESTII MIESZKAŃ ROBOTNICZYCH

W tych warunkach wskazanym, a nawet koniecznym jest ułatwienie robotnikom budowania własnych domów mieszkalnych. Małymi nakładami materialnymi możnaby osiągnąć duże rezultaty, jeżeli chodzi o dostarczenie dostatecznej ilości izb mieszkalnych. Należy przy tym dążyć do za-

bezpieczenia przeciwpożarowego i urządzenia tych dzielnic pod względem higienicznym i drogowym. Dążeniem miasta, przemysłu, handlu, związków zawodowych, instytucyj ubezpieczeń społecznych winno być stworzenie warunków dla budownictwa robotniczego przez dostarczenie robotnikom długoterminowego kredytu na zakup gruntów i budulca. Ceny gruntu i budulca winny być dostosowane do możliwości płatniczych sfer robotniczych. Korzyści gospodarcze i społeczne z takiego rozwiązania sprawy sowicie opłacają straty chwilowo poniesione na rencie gruntowej i kredycie, gdyż osiedlenie robotnika wzmoże jego zdolności konsumcyjne i zwiększy stopę życiową.

Związanie robotnika z miejscowością przez własny budynek i ogródek daje w konsekwencji pracodawcy robotnika zrównoważonego, pracowitego i pilnego w przeciwieństwie do elementu wędrownego, który z reguły jest zdemoralizowany. Państwo zyska w nim lojalnego, produktywnego, zdrowego duchowo i fizycznie obywatela.

Zagadnienie osiedli robotniczych jest tak ważne i obszerne, że winno ono być tematem specjalnej pracy.

§ 3. WNIOSKI

Na podstawie powyższych rozważań należałoby wyprowadzić następujące wnioski:

Celem zapewnienia miastu, sferom przemysłowym i handlowym normalnego i spokojnego rozwoju, oraz Państwu mocnego ośrodka pracy nad morzem, opartego na silnej moralnie i fizycznie ludności, należy:

1. Zapewnić robotnikom stały i ciągły zarobek przez regulowanie dopływu nowych rąk roboczych.
2. Umożliwić rozwój naturalny handlu i przemysłu przez podwyższenie stopy życiowej sfer robotniczych.
3. Uruchomić w szerszym zakresie roboty publiczne.
4. Rozbudować przemysł w Gdyni.
5. Stworzyć robotnikom znośne warunki mieszkaniowe przez skanalizowanie i zaopatrzenie w wodę z wodociągu osiedli robotniczych oraz urządzenie w nich ulic brukowanych.
6. Ułatwić robotnikom budowę własnych domów mieszkalnych przez przydział działek gruntu po niskich cenach ratalnych i długoterminowego kredytu na zakup budulca.

STATYSTYKA BEZROBOCIA W GDYNI[1]

Nieproporcjonalnie szybki wzrost liczby rąk roboczych w stosunku do tempa rozwoju warsztatów pracy powoduje w Gdyni bezrobocie o daleko większym natężeniu niż w innych miastach polskich.

Licba bezrobotnych, zarejestrowanych w Ekspozyturze Gdyńskiej Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy na koniec poszczególnych miesięcy dwu ostatnich lat przedstawia się następująco:

Tabl. 6. Liczba bezrobotnych w latach 1931 - 1935

Miesiące	Pozostaje do umieszczenia na koniec miesiąca		
	Ogółem	Mężczyzn	Kobiet
XII 1931	3 300	2 961	339
XII 1932	3 966	3 840	126
XII 1933	2 817	2 732	85
XII 1934	7 300	7 100	200
XII 1935	5 639	5 559	80

Tabl. 7. Liczba bezrobotnych w latach 1936 i 1937

Miesiące	Pozostaje do umieszczenia na koniec miesiąca			Miesiące	Pozostaje do umieszczenia na koniec miesiąca		
	Ogółem	Mężczyzn	Kobiet		Ogółem	Mężczyzn	Kobiet
1936				**1937**			
I	4 356	4 238	118	I	8 112	7 482	630
II	4 926	4 820	106	II	8 321	7 467	859
III	4 542	4 421	121	III	8 448	7 487	961
IV	3 600	3 401	199	IV	7 306	6 318	988
V	3 584	3 249	335	V	6 250	5 182	1 068
VI	3 164	2 783	381	VI	5 821	4 709	1 112
VII	2 133	1 793	340	VII	5 162	4 254	908
VIII	3 035	2 717	318	VIII	4 899	3 978	921
IX	2 773	2 279	494	IX	4 549	3 691	858
X	3 086	2 455	631	X	4 385	3 594	791
XI	4 236	3 753	483	XI	4 806	3 981	825
XII	6 162	5 425	737	XII	6 194	5 563	631

Niestety z Ekspozytury Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy udało się wydobyć dane odnoszące się do samej Gdyni jedynie za dwa ostatnie lata, tj. 1936

[1]) Poniższe dane uzupełniają referat poprzedni pt.: „Zagadnienia robotnicze w Gdyni".

i 1937. Dane za lata poprzednie od 1931 do 1935 r. obejmują bezrobotnych zarejestrowanych na terenie objętym działalnością Ekspozytury, tj. w Gdyni i powiatach: Morskim, Kartuskim i Kościerskim. Tego rodzaju statystyka zaciemnia całkowicie obraz faktyczny bezrobocia w Gdyni, nie dając możności wniknięcia i ocenę zagadnienia.

W r. 1938 liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Ekspozyturze Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy na koniec miesięcy przedstawia się następująco:

styczeń	—	6 481
luty	—	7 725
marzec	—	7 594
kwiecień	—	6 858
maj	—	5 566
czerwiec	—	4 020

Widzimy, że w r. 1938 sytuacja uległa zdecydowanej poprawie. Liczba bezrobotnych zarejestrowanych na koniec czerwca 1938 r. jest o 1 800 mniejsza od liczby na koniec czerwca 1937 r., co stanowi 32%.

Przy obliczaniu liczby bezrobotnych zarejestrowanych należy brać pod uwagę p e w n ą l i c z b ę, niestety nie mogącą być ustaloną, bezrobotnych nie zarejestrowanych

Obok stwierdzenia liczby bezrobotnych ważną jest rzeczą zbadanie struktury zawodowej bezrobotnych zarejestrowanych. Otóż liczba bezrobotnych z podziałem na gałęzie pracy w końcu r. 1936 i w końcu kwartałów 1937 r. przedstawia się, jak poniżej:

Tab. 8. Liczba bezrobotnych w latach 1936 i 1937 z podziałem na gałęzie pracy

Gałęzie pracy	1936 XII	1937			
		III	VI	IX	XII
Ogółem	6 162	8 448	5 821	4 549	6 194
Przemysł					
metalowy	478	663	576	285	398
budowlany	567	957	752	355	636
pozostałe przemysły	342	485	506	389	419
Zawody					
robotnicy niewykwalifikowani	3 411	4 837	2 764	2 601	3 662
robotnicy rolni	5	22	10	13	14
Inne zawody	537	658	408	322	528
młodociani	416	381	429	180	236
umysłowi	406	445	376	354	301

W relacji %% struktura zawodowa bezrobotnych wypada, jak niżej:

Tabl. 9. Liczby względne bezrobotnych w latach 1936 i 1937 podziałem na gałęzie pracy

Gałęzie pracy	1936 XI	1937 III	1937 VI	1937 IX	1937 XII
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Przemysł					
metalowy	7,8	7,8	9,9	6,3	6,4
budowlany	9,2	11,3	12,9	7,8	10,3
pozostałe przemysły	5,5	5,7	8,7	8,6	6,8
Zawody					
robotnicy niewykwalifikowani	55,4	57,3	47,4	57,2	59,1
robotnicy rolni	0,0	0,3	0,2	0,3	0,2
Inne zawody	8,7	7 8	7,0	7,2	8,5
młodociani	6,8	4 5	7,4	4,8	3,8
umysłowi	6,6	5,3	6,5	7,8	4,9

Z tablicy wynika, że przeszło połowa bezrobotnych, dokładnie 59% — są to robotnicy nie mający kwalifikacji zawodowych.

Dane powyższe pochodzą z Rocznika Statystycznego Gdyni 1937 1938, wydawnictwa Komisariatu Rządu w Gdyni.

B. P.

A K T U A L I A

O TRAJEKT ŁĄCZĄCY POLSKĘ ZE SZWECJĄ

Idea trajektu przez całą szerokość Bałtyku z Gdyni względnie Władysławowa do jednego z portów południowej Szwecji, zrodziła się nie w Polsce lecz w Szwecji, z inicjatywy tamtejszych kół transportowych. Idea ta błąka się jako mniej lub więcej bezpański projekt od r. 1928, nie znajdując jak dotąd uznania w opinii polskiej. Tymczasem projekty szwedzkie dotyczące wspomnianego trajektu posiadają liczne walory godne bliższego zainteresowania a przynajmniej zbadania; powodując się tą myślą, publikujemy niniejsze uwagi.

Komitet Redakcyjny

Uwagi o układzie komunikacyjnym na Bałtyku

Polityka morska każdego państwa musi się opierać w równym stopniu o istniejący układ komunikacyjny, jak polityka socjalna o strukturę socjalną. Poszczególne elementy podstawowego układu komunikacyjnego mogą ulegać zmianie pod wpływem celowo przeprowadzonej polityki gospodarczej państwa i odpowiednio wywierać wpływ na układ międzynarodowy. Taką np. próbą zmiany układu przedwojennych stosunków komunikacyjnych na ziemiach Polski i w Europie środkowej jest przeprowadzona od szeregu lat zmiana kierunków ruchu transportowego z równoleżnikowego (ze wschodu i środkowej Europy na zachód do portów niemieckich) na południkowy — z południa i krajów środkowej Europy do portów nad Bałtykiem, Gdyni i Gdańska. Nowy ten układ komunikacyjny, od którego utrwalenia i rozwoju zależy całkowicie przyszłość Polski na Bałtyku i jej stanowisko wśród narodów morskich, a co za tym idzie prawdziwa niezależność gospodarcza państwa, spotyka się z układem stosunków komunikacyjnych na Bałtyku niemal, że w całości zachowanym z czasów przedwojennych i niedostosowanym do pracy nowego układu, nazwijmy go, polsko-bałtyckiego. Ten układ polsko-bałtycki w tych warunkach nie posiada odpowiedniego związania z komunikacją i interesami na Bałtyku w ich obecnym stanie, co praktycznie rzecz biorąc oznacza, iż z penetracją naszej marynarki handlowej wychodzimy raczej daleko poza Bałtyk, na morza niezwiązane z naszym układem, a w mniejszym tylko stopniu na sam Bałtyk, faktycznie najbliższy nam, bezpośredni a przez to i najważniejszy teren gospodarki morskiej. Aby utrzymać przy życiu i wzmocnić podyktowany przez naszą najwyższą rację stanu i najniezbędniejsze potrzeby gospodarstwa narodowego południowo-północny kierunek komunikacji lądowej, reprezentowany przez linię kolejową Gdynia—G. Śląsk oraz porty w Gdyni i Gdańsku, musimy wyjść z własną organizacją handlową i transportową dalej na północ, na sam Bałtyk i stworzyć na nim sieć komunikacji, bezpośrednio usprawiedliwiającą i zasilającą nowy, polski układ komunikacji lądowej. Bez tej sieci komunikacji i interesów na Bałtyku polski układ komunikacyjny, rodzący się obecnie, nie znajdzie dostatecznie silnego oparcia o morza dalsze, do których penetracja floty handlowej i handlu powinna być traktowana jako logiczna nadbudowa do penetracji naszej na samym Bałtyku. W ten sposób jest pomyślana struktura planu ekspansji morskiej wszystkich państw dominujących obecnie na Bałtyku i nie podobna kusić się o budowanie naszej gospodarki morskiej na innych podstawach.

W komunikacji między północnymi państwami Bałtyku, tj. Szwecją, Finlandią i Danią, a blokiem państw Europy, leżącym na wschód i południe od Niemiec, stanowisko monopolistycznego niemal pośrednika w zakresie tranzytu

pełnią wschodnie porty niemieckie: Szczecin, Sassnitz i Rostock[1], a częściowo, w znacznie słabszej mierze i Królewiec. Gdańsk, a później Gdynia nigdy tego rentownego pośrednictwa, jako akcji zorganizowanej, nie posiadały. Trzeba sobie uprzytomnić, że jedna tylko Szwecja jest nader potężnym blokiem konsumcji, który mimo tylko 6 mil. ludności posiada handel zagraniczny większy przeciętnie 2-krotnie od handlu posiadającej 34 mil. ludności Polski; to samo dotyczy Danii, a częściowo i Norwegii. Trzy te państwa skandynawskie posiadają handel zagraniczny niewiele co mniejszy (przeciętnie o ⅓) od najpotężniejszego na kontynencie handlu Niemiec. Niesłusznie zatem traktuje się wymienione państwa jako mniej ważne elementy w grze sił handlu międzynarodowego, z których Polska może mieć pożytek. To duże nasilenie handlu i konsumcji, które może mieć bezpośrednie znaczenie dla naszego handlu zamorskiego i komunikacji, koncentruje się przede wszystkim w czołowym kraju Skandynawii, jakim jest Szwecja, która, dzięki swej wykształconej i znakomicie funkcjonującej sieci kolejowej oraz potężnie rozwiniętej marynarce handlowej, jest krajem decydującym o tendencjach i układzie komunikacyjnym na Bałtyku i całym półwyspie.

Tendencja jednak szwedzkiej polityki komunikacyjnej i jej ciążenie w chwili obecnej zwraca się bynajmniej nie na Bałtyk i jego wybrzeża kontynentalne, lecz wyraźnie na południe, ku wymienionym portom niemieckim, stosunkowo najmniej oddalonym od południowej części półwyspu skandynawskiego. W tym kierunku jest zorganizowana i nastawiona cała sieć państwowych kolei Szwecji, które rozdzielają ładunki w obrocie z kontynentem, w kierunku południowo-północnym. Komunikacja wschodnio-zachodnia, do układu której z punktu widzenia szwedzkiego, a wbrew geografii — należy również Gdynia i Gdańsk — jest zaniedbana, kto wie czy po części nie celowo ze względu na interesy szwedzkich kolei. W tej sytuacji kluczem do zdobycia sobie odpowiednich praw i faktycznego znaczenia na Bałtyku jest ustosunkowanie się wzajemne polskiego układu komunikacyjnego i szwedzkiego zarówno w komunikacji lądowej, jak i morskiej. Nie czym innym jak właśnie tego rodzaju kluczem otworzyły sobie Niemcy drogę na Bałtyk i do swoich, dziś bardzo mocnych i obszernych interesów i wpływów na Bałtyku.

Posiadając na Bałtyku znacznie krótszy odcinek wybrzeża oraz tylko 2 porty zgrupowane bardzo blisko siebie, Polska znajduje się w położeniu od Niemiec znacznie mniej korzystnym, lecz bynajmniej nie beznadziejnym. Posiadając faktyczne zaplecze naszych portów, de facto większe i o rozleglejszych możliwościach, niż zaplecze wspomnianych portów niemieckich, oraz bezcenny atut krótszej geograficznie drogi ze wszystkich krajów leżących na wschód od południka przechodzącego mniejwięcej przez Poznań — do Szwecji, możemy z zupełnym powodzeniem kusić się o zdobycie części tranzytu i handlu między Skandynawią a częścią środkowej Europy. Nie tylko zresztą możemy, ale nawet musimy w tym kierunku dążyć, jeśli chcemy utrzymać się na Bałtyku. Musimy stworzyć zdrową i mocną organizację dystrybucji i tranzytu ładunków w obrocie kontynentu ze Skandynawią w celu konsekwentnego zakończenia procesu przebudowy kierunków transportowych w Europie środkowej w ramach polsko-bałtyckiego układu komunikacyjnego. Bez tej organizacji układ ten, stworzony z wielkim trudem i nakładem środków i rozwijający się dotychczas niespodziewanie pomyślnie, nigdy nie da nam tych wszystkich korzyści, jakie nam może dać gospodarka morska.

---

[1]) Dawne nazwy tych miejscowości — Sośnica (na Rugii) i Roztoka.

Jakie wskazania praktyczne wynikałyby z tego rozumowania dla naszej polityki morskiej? Przede wszystkim konieczny jest większy i staranniejszy nacisk na rozwój tranzytu w naszych portach, a zwłaszcza tranzytu skandynawskiego. Wiąże się to ze zwróceniem większej, baczniejszej i bardziej czynnej uwagi na kompleks gospodarczy Szwecji, który jest u nas na ogół niedoceniany. Szwecja leży, ale to tylko geograficznie, na uboczu Europy, lecz jej położenie wobec Polski pod względem gospodarczym może być tak samo centralne, jak położenie Niemiec. Fakt, że Polskę od Skandynawii oddziela morze, przy posiadaniu portów i dysponowaniu flotą handlową, nie jest istotny dla rozważanej kwestii, a przeciwnie sprzyjający. Morze bowiem nie oddziela, lecz łączy gospodarczo różne kompleksy, separując je natomiast prawie idealnie od okoliczności politycznych, któreby mogły wywierać wpływy ujemne na kształtowanie się stosunków handlowych. Można bez przesady powiedzieć, że wszelki przewóz morski towarów w obrocie ze Szwecją, zwłaszcza drobnicowych, przez Gdynię i Gdańsk, ma objektywne, znaczne szanse powodzenia. Konkuruje tu bowiem fracht morski z frachtem kolei szwedzkich, idących prawie bez wyjątku, jeśli chodzi o ruch z kontynentem, z południa na północ, tj. w tym samym kierunku, co obchodzący nas ruch żeglugowy. Reguła ta obowiązuje w stosunku do wszystkich portów szwedzkich położonych na północ od Karlskrony. Towar przewieziony ze Sztokholmu do Warszawy, drogą kolejową via Trelleborg—Sassnitz płaci fracht blisko 5 razy większy, niż przewieziony drogą morską wprost via Gdynia. Rzecz prosta, że żegluga handlowa tylko wówczas może konkurować z kolejami przy przewozie najcenniejszych i najrentowniejszych ładunków drobnicowych, o ile stwarza warunki zbliżone pod względem regularności i czasu przewozów. Praktyczne rozwiązanie tej kwestii należy już do inicjatywy żeglugowej, dość już zaawansowanej w tym kierunku. Chodzi o to, aby z pracą żeglugi nad związaniem komunikacyjnym naszych portów z półwyspem skandynawskim jak najdokładniej skoordynować lądowy ruch komunikacyjny i manipulację portową. Chodzi o aktywne nastawienie naszego układu komunikacyjnego, któreby potrafiło z czasem przez zmianę niektórych tendencji w obecnym układzie komunikacji na Bałtyku, dostosować bałtycką sieć komunikacyjną do naszych potrzeb, zdobyć w niej dla siebie należyte miejsce i to miejsce utrzymać. Będzie to najlepszą gwarancją alimentacji naszych portów i żeglugi.

Komunikacja trajektowa

Trajektem albo promem nazywamy statek morski, posiadający na górnym pokładzie urządzenia do wprowadzania po szynach wagonów kolejowych z lądu, oraz zdolność przewożenia tych wagonów w możliwie regularnych odstępach czasu przez określone trasy morskie. Trajekt jest zatem, z punktu widzenia komunikacji kolejowej — promem — ruchomym mostem między dwoma brzegami morza, zapewniającym bezpośredni i regularny ruch kolejowy pasażerski i towarowy między lądami oddzielonymi morzem. Trajekt winien mieć szybkość zbliżoną do średniej szybkości pociągów towarowych i osobowych, co w zmiennych warunkach komunikacji morskiej zależnych od stanu pogody, powoduje konieczność wyposażenia trajektu w możliwości osiągnięcia szybkości rezerwowej, wynoszącej około ⅓ normalnej szybkości handlowej w celu zapewnienia punktualności rejsów. Jeśli np. trajekt ma przejść z szybkością przeciętnie 15 węzłów, to zdolność jego maszyn musi być obliczona na osiągnięcie maksymalnej szybkości 20 węzłów. Okoliczności powyższe sprawiają, że trajekt musi mieć bardziej rozbudowane maszyny, niż normalny statek towarowy. Skutek jest ten, że wewnątrz statku pozostaje mniej

miejsca na inne cele, jak np. ładownie towarowe, urządzenia dla pasażerów itp. Słowem — trajekt jest typem statku o specjalnej budowie, dostosowanej ściśle do przewidzianych zadań, jakie ma pełnić. Będąc „ruchomym mostem“ kolejowym, trajekt może przewozić w swoich ładowniach również towary w obrocie morskim, zależnie od potrzeby, może zatem być nie tylko owym „mostem“, ale również jest w stanie częściowo pełnić funkcje statku obsługującego linię regularną na określonej trasie, oczywiście, o ile tego rodzaju rola będzie z góry przewidziana i do jej spełnienia trajekt już w budowie zostanie odpowiednio dostosowany.

Ze względu na dwoistość roli, jaką pełni trajekt, jako obiekt komunikacji kolejowej i morskiej, eksploatować go mogą zarówno towarzystwa kolejowe, jak i towarzystwa okrętowe, zależnie od typu zainteresowań przeważających na danej trasie komunikacyjnej.

Z powodu konieczności bezpośredniego łączenia torów kolejowych na pokładzie trajektu z torami sieci lądowej na molo portowym, molo to musi mieć specjalną budowę, w postaci trapezoidalnego wgłębienia, zwanego gniazdem trajektowym, które umożliwiłoby dokładne przylgnięcie kształtu rufy, wzgl. dzioba trajektu do nabrzeża oraz ułatwiło wyrównanie poziomów między pokładem trajektu a torami na molo. W wypadku, gdy trajekt, obliczony na obciążenie towarami znajdującymi się w ładowniach pod pokładem, posiada różny poziom torów, zależnie od swego obciążenia, wyrównanie poziomów można osiągnąć zapomocą operowania balastem. Jest to kwestia czysto techniczna i możliwa do rozwiązania bez poważniejszych kosztów. Budowa odpowiedniego gniazda trajektowego nie jest specjalnie kosztowna i nie przedstawia żadnych trudności technicznych, poza tym jest możliwa do zastosowania w każdym porcie.

Projektowane trasy trajektów polsko-szwedzkich

Komunikacją trajektową z Gdynią, wzgl. Gdańskiem (a nawet były analogiczne projekty w stosunku do Libawy, Rygi i Helsinek) interesują się w Szwecji 3 miasta, a mianowicie: Sztokholm, Karlskrona i Ystad. Rozpatrzmy po kolei wszystkie trasy pod względem ekonomicznym i komunikacyjnym.

a) T r a s a G d y n i a — S z t o k h o l m.

Trasa ta liczy 600 km długości i prowadzi na odcinku około 250 km przez otwarty Bałtyk — od Rozewia do południowego cypla wyspy Gotlandu. Dalsza trasa długości około 130 km prowadzi przez spokojne wody cieśniny między Gotlandem a Skanią i około 150 km przez względnie spokojne wody od północnego cypla Gotlandu do sztokholmskich szkier. Zaletą tej trasy jest to, że prowadzi ona prawie w linii prostej po południku od Gdyni do Sztokholmu; wadą jej natomiast jest nadmierna długość, w której mieści się bardzo niekorzystny dla żeglugi duży odcinek otwartego morza. Za trasą tą natomiast przemawiają dużej wagi argumenty ekonomiczne. Prowadzi ona niemal równolegle do kierunku północno-południowego, w jakim są rozbudowane koleje szwedzkie, i stanowić może dla nich wybitną konkurencję w ruchu tranzytowym wysokocennej drobnicy w obrocie między częścią środkową kontynentu europejskiego, a głównym ośrodkiem konsumcji w Szwecji, jakim jest uprzemysłowiony okręg Westlandii i Sztokholmu. Redaktor Cassel, brat słynnego ekonomisty, jest twórcą i entuzjastą tego projektu. Na tej trasie przewiduje on ruch drobnicowy w ilości 60 wagonów tygodniowo w jedną stronę, która to ilość jakoby wędruje ze wspomnianego zaplecza szwedzkiego na kontynent za pośrednictwem szwedzkich kolei od Sztokholmu i Västeras

do Malmö i Trelleborga na Sassnitz. Wykończony nieomal do szczegółów technicznych (np. rysunki techniczne projektów trajektu na tej trasie, obliczonego na szybkość 18 węzłów i pojemność kolejową 30 wagonów) projekt red. Cassela opiera się na następującej w przybliżeniu kalkulacji: Trajekt chodzi np. 3 razy tygodniowo ze Sztokholmu do Gdyni i tyleż razy z powrotem. Droga trwa około 18 godzin. Trajekt zabiera przeciętnie 20 wagonów po 10 ton — tj. 200 ton. Licząc przeciętnie za przewóz 10—15 kor. od tony, wpływ wynosi 2 000—3 000 kor. plus opłaty pasażerskie — razem wpływ wynosi 9 000 kor. za rejs w jedną stronę. 312 rejsów rocznie daje wpływ 930 tys. kor. Wydatki wynoszą natomiast ca 15 tys. ton węgla — 250 tys. kor., załoga — 100 tys. kor., administracja — 150 tys. kor., 10% amortyzacji trajektu (koszt budowy obliczony na 12 milion. — 15 mil. kor., ceny z r. 1935) — 150 tys. kor. — razem 650 tys. kor. Reszta tj. 250 tys. kor. rocznie, stanowi rezerwy, inwestycje i zysk netto. Kalkulacja ta wygląda nader optymistycznie, choć red. Cassel obstaje przy jej realizmie. Kalkulacja całego interesu opiera się na fakcie, jakoby przewóz jednej tony drobnicy wysokocennej np. ze Sztokholmu do Berlina via Trelleborg—Sassnitz—Szczecin wynosił około 95 kor., zaś przewóz tej samej tony projektowanym trajektem przez Gdynię do Berlina opłacałby koszta około 25—30 kor., którą to wielką różnicę stawek red. Cassel przypisuje wygórowanym taryfom szwedzkich kolei. Piszący te słowa nie był w stanie sprawdzić całej tej kalkulacji przedstawionej ustnie i orientacyjnie przez p. Cassela. Na oko można tu jednak całej tej koncepcji postawić pewne zarzuty.

Przyjmując nawet jako pewnik podaną wielkość tranzytu drobnicowego, który dałoby się ściągnąć na tę trasę, należy przypuszczać, że koleje szwedzkie nie dałyby się ogołocić z tych cennych ładunków i wprowadziłyby odpowiednie taryfy konkurencyjne o charakterze bojowym. Poza tym przewidywać należy, że rząd szwedzki (mimo nieznanego w Polsce liberalizmu pojęć co do gospodarki państwowej) jako właściciel kolei czyniłby, w każdym razie mógłby czynić, pewne utrudnienia z obrotem wagonów między trajektem a szwedzkimi liniami, chociażby za pomocą drugorzędnych środków administracyjnych, skoroby na to międzynarodowe konwencje kolejowe zasadniczo nie pozwalały. W przewidywaniu takich np. trudności, jak brak zezwolenia na budowę gniazda trajektu w porcie sztokholmskim itp. porozumiewałem się z zarządcą małego portu prywatnego w Nynäshamn (na otwartym morzu o 50 km na południe od Sztokholmu), który to port jest połączony linią kolejową ze Sztokholmem, należącą do tego samego towarzystwa co i port. Zarządca Nynäshamnu zainteresował się projektem, podzielając moje wątpliwości co do stanowiska rządu szwedzkiego i stwierdzając, że na wypadek skierowania wagonów z trajektu na wspomnianą prywatną linię, kontrakcja rządu szwedzkiego byłaby bardzo utrudniona, z uwagi na wspólnotę ruchu i taryfikacji przewozów, zachodzącą midzy kolejami prywatnymi i państwowymi w Szwecji. Porozumiewałem się również z zarządem Lidingöbanen (kolei prowadzącej ze Sztokholmu do Lidingö — wyspy leżącej o kilometr na północ od Wolnego Portu w Sztokholmie), do którego należy nadający się do budowy gniazda trajektowego mały port Gashaga, stanowiący szczytowy punkt wspomnianej kolei. Zarząd tej kolei zdradzał identyczne stanowisko, co i zarząd portu w Nynäshamn, tak samo wspominając o zwolnieniu trajektu od wszelkich opłat portowych. Jak widać z powyższego, w wypadku gdyby kalkulacja red. Cassela okazała się rzeczywiście słuszna, a na przeszkodzie do jej realizacji stała tylko odpowiednia polityka rządu szwedzkiego, jako właściciela kolei, możnaby znaleźć rozmaite środki, umożliwiające obronę przed skutkami niezadowolenia tego rządu oraz sprzymie-

rzeńców w samej Szwecji, którzyby wysunąć mogli jako kontrargumenty interesy regionalne, — w Szwecji nader popularne. Zresztą warunki polityczne w Szwecji i wysoce liberalna mentalność tego kraju pozwalają przypuszczać, że walka tego rodzaju nie byłaby ani beznadziejna, ani zbyt ciężka.

Najsłabszą stroną projektu red. Cassela jest, jak się zdaje, jego strona techniczna. Trajekt idący przeciętnie z szybkością 18 węzłów, musiłby mieć maszyny zdolne do rozwinięcia szybkości maksymalnej 24 węzłów. Jest to szybkość wielka i nader kosztowna, w stosunkach na Bałtyku mało prawdopodobna. Poza tym długość trasy 600 km, przy niepewnej a przeważnie złej pogodzie w ciągu 9 miesięcy w roku na Bałtyku, nie pozwala spodziewać się zachowania regularności i punktualności rejsów. Wobec zaś założenia, jakim jest stworzenie morskich przewozów konkurencyjnych dla kolei szwedzkich, regularność taka i punktualność w granicach rozkładu jazdy wydaje się niezbędna. Poza tym na trasie, gdzie długość przebiegu wynosiłaby 18 godzin, trudno się spodziewać normalnego ruchu pasażerskiego. Obecnie czas drogi Sztokholm—Berlin via Trelleborg—Sassnitz wynosi około 22 godzin, w czym 4½ godziny drogi wodnej. Zaś przy zastosowaniu trajektu Sztokholm—Gdynia ta sama droga trwałaby minimalnie 26 godzin, w czym 18 godzin drogi wodnej, która to okoliczność wystraszy napewno olbrzymią większość normalnych, całorocznych pasażerów. Jedynie w sezonie letnim trajekt ten mógłby liczyć na szersze rzesze pasażerów ze względu na łatwą do zastosowania taniość kosztów przejazdu.

Ze wszystkich projektów szwedzkich dotyczących komunikacji trajektowej projekt red. Cassela jest stosunkowo najdojrzalszy i najbardziej wykończony w szczegółach. Posiada on strony dodatnie i ujemne. Ujemną stroną tego projektu jest to, że nie został on poprzedzony źródłowymi badaniami ekonomicznymi i taryfowymi, które by brały pod uwagę interes partnerów po obydwu stronach Bałtyku, lecz został opracowany jednostronnie z punktu widzenia szwedzkiego. Mimo to projekt ten jest bezwarunkowo wart bliższych studiów i łatwość, z jaką polska mentalność, nieobeznana zupełnie z tego typu zagadnieniami, zalicza go w poczet fantastycznych planów, nie powinna stanąć na przeszkodzie do sumiennego i gruntownego zbadania całego interesu z możliwym zachowaniem warunków wszechstronności.

b) T r a s a G d y n i a — Y s t a d[2]

Ystad jest miasteczkiem liczącym około 12 tys. mieszkańców, położonym o 45 km na zachód od Trelleborga i 55 km od Malmö. Miasto posiada port handlowy, niegdyś ruchliwy. Od czasu jednak uruchomienia komunikacji trajektowej przez Trelleborg, tj. od kilkunastu lat — Ystad stopniowo upada jako port na rzecz rozwijającego się Trelleborga, który coraz bardziej, obok Malmö, koncentruje obrót szwedzko-niemiecki. Obecnie Ystad, miasto jak na stosunki Skanii — słabo uprzemysłowione, żyje głównie z kąpieliska (Ystad Saltsjöbad), turystyki (starożytne zamki feudalne w okolicy) oraz z utrzymania stałej komunikacji i handlu z pobliskim Bornholmem. Władze miejskie, do których należy port, w celu podniesienia interesów upadającego miasta, już kilka lat temu wystąpiły z projektem uruchomienia trajektu do Gdyni wzgl. Gdańska, w przekonaniu zdobytym na przykładzie Trelleborga, że tego typu komunikacja trajektowa ściągnie tranzyt towarowy i turystykę do miasta, przyczyniając się do jego ożywienia Dnia 14

[2]) O potrzebie stworzenia trajektu Gdynia—Ystad wspomina Mgr B. Koselnik w pracy „Zagadnienie tranzytu w portach polskich" Gdynia, 1935 r. *XV lat pracy na morzu.*

listopada 1935 r. odbyło się pod protektoratem p. ministra A. Romana w Malmö zebranie w sprawie trajektu, na którym obecni byli przedstawiciele władz miejskich, portu i patrycjatu miasta Ystad, korespondent Państwowego Instytutu Eksportowego p. Z. Brodaty ze Sztokholmu i piszący te słowa. Zebranie miało charakter czysto informacyjny. Burmistrz miasta Ystad oświadczył, że miasto gotowe jest poczynić wszelkie inwestycje konieczne do uruchomienia trajektu oraz ew. uczestniczyć połową kapitału zakładowego w towarzystwie polsko-szwedzkim, któreby podjęło się stworzenia komunikacji trajektowej między Gdynią a Ystad. Strona szwedzka uznała całkowicie wysuniętą przez nas konieczność bliższego zbadania strony ekonomicznej i technicznej całego projektu przez specjalnie do tego celu powołany komitet studiów polsko-szwedzkich. Wniosek co do potrzeby powołania takiego komitetu zakończył obrady, z tym, że władze czy grupy zainteresowane projektem w Polsce zatrzymują dla siebie dalszą inicjatywę w tym kierunku, jako strona, która nie mogła złożyć żadnych wiążących oświadczeń. Przedstawiciele Ystad zaznaczyli kategorycznie, że na własny rachunek i z własnej inicjatywy do uruchomienia trajektu nie przystąpią, o ile Polska w ten czy inny sposób nie będzie w realizacji projektu współdziałała.

Od czasu wspomnianego zebrania żadne dalsze zebrania informacyjne nie miały miejsca, choć wiadomo, że miasto to nadal się interesuje projektem. Trasa Gdynia—Ystad posiada około 350 km długości i biegnie na całej przestrzeni przez pełne morze. Na przebycie jej normalny trajekt, tj. taki któryby rozwijał szybkość około 15 węzłów, potrzebowałby około 12—15 godzin, trajekt szybki, taki, jaki jest projektowany na trasie do Sztokholmu, przebiegłby tę trasę w czasie około 10 godzin. Jeśli chodzi o niezbadane jeszcze zupełnie możliwości ruchu towarowego na tej trasie — to ze względu na dobre połączenie Ystad z Malmö i Kopenhagą — udałoby się prawdopodobnie osiągnąć znaczne ładunki tranzytowe z Kopenhagi, która jest poważnym portem rozdzielczym w handlu na Bałtyku i dużym ośrodkiem konsumcji. Trasa Gdynia—Ystad pod względem ekonomicznym opartaby była zatem głównie na Kopenhadze. Ystad posiada dobre połączenie kolejowe z Malmö, a tym samym i z całą Szwecją. Słabą stroną projektu jest duża długość trasy, a tym samym zbyt długi dla ruchu pasażerskiego jej przebieg, brak możliwości wygrania momentu konkurencji frachtowej i taryfowej w stosunku do kolei szwedzkich i ew. niemieckich. W każdym razie projekt ten w obecnej fazie jest jeszcze zupełnie surowy i wymaga sumiennego zbadania. Okolicznością niewątpliwie dodatnią jest gotowość do realizacji projektu ze strony Ystad, poparta gotowością świadczeń finansowych.

c) Trasa Gdynia — Karlskrona

Karlskrona jest miastem liczącym 28 tys. ludności, posiadającym największy w Szwecji port wojenny i niewielki port handlowy. Karlskrona stanowi najbliższy od wybrzeża polskiego punkt Szwecji. Od Rozewia do Karlskrony w prostej linii mamy odległość zaledwie około 290 km., tj. ok. 150 mil morskich. Długość trasy od Gdyni do Karlskrony z ominięciem Helu wynosiłaby około 340 km, tj. 180 mil morskich. Trajekt, zależnie od wyposażenia w szybkość, przebiegaćby mógł tę trasę w 7—8 godzin, tj. zaledwie 2 razy dłużej niż trajekt od Trelleborga do Sassnitz. Jeśli chodzi o ruch pasażerski, to różnica ta nie będzie odgrywała roli decydującej. Zbudowany w r. 1937 most między Stralsundem a Rugią zmienia sytuację na korzyść trajektu trelleborskiego.

Karlskrona połączona jest bezpośrednią prywatną linią kolejową via Alvesta z Göteborgiem. Linia ta jest spokrewniona kapitałowo z towarzystwem okrętowym Svenska-America. Towarzystwo to nosi się jakoby z gigantycznym i mogącym uchodzić za fantastyczny projektem skonstruowania pośpiesznej komunikacji trajektowo-kolejowej między środkową Europą a wschodnim wybrzeżem Anglii. Trasa tej komunikacji biegłaby od Gdyni do Karlskrony (trajekt 290 klm.), od Karlskrony do Göteborga (kolej 370 km.), od Göteborga do Aberdeen w Szkocji, wzgl. jednego z portów sąsiednich (trajekt 850 km.). Razem 1 510 km, w czym 1 140 km drogi wodnej trajektowej. Czas podróży na tej drodze miałby trwać 40—45 godzin. Droga ta miałaby być alimentowana przez ruch pasażerski z Europy środkowej (co jest wobec ¾ przebiegu morzem nader niepewne) oraz głównie przez ruch towarowy pośpieszny dla artykułów żywnościowych z kontynentu do Anglii.

Jeśli chodzi o komunikację trajektową Gdynia—Karlskrona, nie biorąc pod uwagę wyżej naszkicowanych planów połączenia tej komunikacji z projektem trajektu szwedzko-angielskiego, a ograniczoną tylko do połączenia szwedzko-polskiego, to niewątpliwie sprawa jest interesująca. Obecnie czas drogi pasażerskiego pociągu pośpiesznego np. z Warszawy do Sztokholmu przedstawia się następująco: Warszawa—Berlin 12 godzin, Berlin—Stralsund 5 godzin, Stralsund—Sassnitz—Trelleborg—Malmö 7 godzin, Malmö—Sztokholm 8 godzin — razem około 32 godzin. Przy zastosowaniu trajektu z Gdyni do Karlskrony, rozkład czasu jazdy przedstawiałby się następująco: Warszawa—Gdynia, pociąg pośpieszny — 5 godzin, Gdynia—Karlskrona 8 godzin, Karlskrona—Alvesta 2 godziny, Alvesta—Sztokholm 6 godzin, — razem około 21 godzin. Pobieżny rachunek niniejszy bardzo zresztą zbliżony do dokładnego, wykazuje różnicę 10—12 godzin w komunikacji między centrum Szwecji a środkową Europą, leżącą na wschód od południka idącego przez Poznań. Pasażer z Budapesztu, Bukaresztu czy wschodniej części Czechosłowacji podobnie jak i pasażer z Warszawy będzie bezwarunkowo zainteresowany w tak znacznym skróceniu czasu, a co za tym idzie i kosztów podróży. Różnica 3—4 godzin więcej jazdy morzem tą trasą w porównaniu do trasy via Trelleborg—Sassnitz, wobec niewątpliwych korzyści, wynikających ze skrócenia czasu jazdy o 40% i w odpowiednim stopniu kosztów — nie będzie odgrywała roli negatywnej w tym stopniu, aby przesądzała wybór drogi na korzyść trasy Berlin—Trelleborg. W zakresie ruchu towarowego trasa Gdynia—Karlskrona dawałaby również duży zysk na długości drogi i stawkach taryfowych. Wprawdzie przebieg wagonów na najdroższych kolejach szwedzkich byłby niewiele co mniejszy co do długości. Dystans bowiem z Trelleborga do Alvesty jest zaledwie o ca 130 km dłuższy od dystansu z Karlskrony do Alvesty. Zauważyć jednak należy, że linia kolejowa łącząca Karlskronę z Alvestą należy do prywatnego towarzystwa Svenska—America, które będąc zainteresowane w powiększeniu ruchu na tym odcinku — zapewne skłonne by było do pewnych ustępstw taryfowych.

Zysk na długości przebiegu na kolejach szwedzkich pokrywałby się mniej-więcej dokładnie ze stratą kilometrów, wynikającą z różnicy dystansu drogi trajektowej między Trelleborg—Sassnitz, a Gdynia—Karlskrona, która to ostatnia trasa jest mniej więcej o te same 130 km dłuższa. Biorąc za punkt wyjścia, jak poprzednio — Warszawę, wagon towarowy skierowany na Berlin—Stralsund do Sassnitz ma do przebycia prawie 1000 km. Jeśli skierujemy nawet ten wagon najkrótszą drogą na Drawski Młyn—Szczecin, to zyskamy najwyżej około 100 km, tj. pozostanie 900 km Daje to w efekcie różnicę około 500 km na korzyść trasy via Gdynia—Karlskrona. Ta duża różnica dystansu między przebiegiem na

kolejach niemieckich i na kolejach polskich stanowi bezwarunkowo poważny atut trasy Gdynia—Karlskrona, łatwy do wygrania pod względem taryfowym i mimo wszystko — trudny do zwalczenia przez konkurencyjne koleje niemieckie.

Jeśli chodzi o stanowisko szwedzkich kolei państwowych — to przez powstanie trajektu Gdynia—Karlskrona nie są one narażone na poważniejsze straty, gdyż Alvesta leży mniejwięcej na ⅓ drogi Malmö—Sztokholm, licząc od Malmö, zatem ⅔ przebiegu wagonów w tej komunikacji pozostaje przy tych kolejach. Wydaje się, że trasa trajektu Gdynia—Karlskrona posiada najwięcej realnych szans powodzenia, tym bardziej, że obsługiwaćby ona w praktyce mogła równie dobrze Warszawę i oznaczoną część Europy, jak i część Niemiec na wschód od Berlina. (Przebieg pociągu pośpiesznego tą drogą na przestrzeni Sztokholm—Berlin, byłby zaledwie o 1—2 godziny dłuższy niż via Trelleborg—Sassnitz, zatem np. z Frankfurtu nad Odrą, czy Wrocławia jużby istniało teoretyczne wyrównanie czasu obydwu dróg.)

Trasa via Gdynia—Karlskrona mogłaby z czasem skupić nie tylko ruch pasażerski między Szwecją z jednej, a Czechosłowacją, Rumunią, Węgrami, Polską i nawet Jugosławią — z drugiej strony, ale również i większość pośpiesznych przesyłek towarowych w obrocie między Skandynawią a środkową Europą i Bałkanami — nie wyłączając poczty.

Utrwalenie tej komunikacji dałoby rozliczne korzyści wtórne dla Gdyni jako portu, dla kolei polskich, oraz niewątpliwie przyczyniłoby się do wzmożenia ruchu turystycznego w Polsce.

Wnioski

Wszelkie projekty zbliżenia kompleksu komunikacyjnego krajów skandynawskich, wśród których najważniejsza jest Szwecja, zasługują conajmniej na sumienne zbadanie, wobec niepodlegającego dyskusji faktu, że zbliżenie gospodarcze między Polską a krajami skandynawskimi jest pożądane. Dotychczas projekty tych zbliżeń komunikacyjnych, powstałe na gruncie szwedzkim, nie były poważnie traktowane przez zainteresowane czynniki w Polsce, dzięki nieznajomości u nas tego typu zagadnienia. Nie jest to stanowisko słuszne. Realizacja tych projektów nie wymaga ani wielkiego wysiłku ani też dużego nakładu kosztów, jest przy tym pod względem technicznym łatwa do rozwiązania. Zasadniczą niewiadomą stanowi w nich tylko podłoże ekonomiczne, tj. opłacalność samej imprezy zależnie od możliwości ruchu towarowego i pasażerskiego.

Ponieważ projekty komunikacji trajektowej między Polską i Szwecją obejmują cały szereg zagadnień technicznych, ekonomicznych i polityczno-gospodarczych — z natury swej rozległych i skomplikowanych — przeto, dla wyjaśnienia ich i właściwej oceny handlowej i gospodarczej wartości tych projektów, należy wykonać cały szereg prac badawczych, zarówno na terenie Szwecji jak i Polski.

Tadeusz Nowacki

PROBLEMY HANDLU ZAGRANICZNEGO W DRZEWNICTWIE[1]

Struktura handlu zagranicznego i wywóz drewna

Kraj nasz, o młodej i stosunkowo słabej jeszcze strukturze gospodarczej, zmuszony jest specjalną pieczołowitością otaczać swój handel zagraniczny, gdyż

[1]) Referat wygłoszony w dniu 13 czerwca 1938 r. na I Ogólnopolskim Kongresie Chrześcijańskich Przemysłowców i Kupców Drzewnych w Poznaniu.

struktura jego posiada zasadnicze znaczenie dla kształtowania się naszego bilansu płatniczego. Handel zagraniczny Polski, podobnie jak innych krajów rolniczych i słabo uprzemysłowionych, charakteryzuje wysoki tonaż wywozu, kilkakrotnie przewyższający ilościowo przywóz, przy stosunkowo nieznacznych różnicach w ogólnej wartości obrotów tak w przywozie jak i w wywozie. Powyższa struktura naszego handlu zagranicznego wskazuje na to, iż Polska wywozi przede wszystkim surowce i towary masowe a przywozi wyroby gotowe i półfabrykaty. Pod względem ilościowym około 70% naszego wywozu przypada na węgiel, drewno i wyroby z drzewa i chociaż wartość wywozu tych dwóch zasadniczych artykułów wynosi tylko około 30% ogólnej wartości całego wywozu, to jednak z cyfr tych widzimy, jak wielką rolę odgrywają artykuły te w naszym handlu zagranicznym. Toteż śmiało powiedzieć można, że Polska na międzynarodowych rynkach handlowych znana jest dotychczas przede wszystkim jako sprzedawca węgla i drzewa. Jest rzeczą charakterystyczną, że w ubiegłym roku udział drzewa w wartości całego wywozu z Polski, jest wyższy od udziału węgla, którego wywóz stanowi jak wiadomo przedmiot szczególnych zainteresowań i trosk polskiej polityki gospodarczej. W r. 1937 wywóz węgla wynosił 15,5% ogólnej wartości naszego wywozu, podczas gdy wywóz drzewa podniósł się do 17%.

Konieczność uszlachetnienia eksportu drewna

Ten wysoki udział drzewa w naszym handlu zagranicznym oraz konieczność zmiany struktury tego handlu, przez zmniejszenie tonażu eksportowego przy równoczesnym utrzymaniu względnie nawet zwiększeniu jego wartości, wysuwa problem uszlachetnienia eksportu drzewa na pierwsze miejsce wśród problemów naszego handlu zagranicznego, tym bardziej, że z tych dwóch zasadniczych artykułów naszego wywozu a mianowicie węgla i drzewa, uszlachetnienie jest możliwe tylko na odcinku drzewnym.

Konieczność uszlachetnienia wywozu drewna z Polski wypływa również z faktu, że wobec ustabilizowania się ilości wyrębów i zwiększenia się konsumcji wewnętrznej, nadwyżka pozostająca nam do eksportu staje się coraz mniejszą. Musimy pamiętać, że w stosunku do obszaru jesteśmy krajem raczej słabo zalesionym i że w krajach tak wysoko uprzemysłowionych jak Niemcy, Austria, Czechosłowacja procent zalesienia jest znacznie wyższy. Wchodzimy obecnie w okres planowej i intensywnej akcji uprzemysłowienia naszego kraju, oraz podciągania go do poziomu cywilizacyjnego państw zachodnich, co pociągnie za sobą znaczny wzrost konsumcji drewna na rynku wewnętrznym, w przemyśle, w budownictwie i przy robotach publicznych jak również w miarę wzrostu siły nabywczej ludności, której standart życiowy będzie wzrastał proporcjonalnie do uprzemysłowienia kraju. W tych warunkach nasz eksport drzewny będzie się z konieczności z roku na rok zmniejszał ilościowo i tylko przez jego uszlachetnienie będziemy mogli zwiększoną wartością skompensować ubytek ilościowy drewna w obrotach naszego handlu zagranicznego. Na potwierdzenie wyżej wspomnianych tendencyj obserwujemy w eksporcie drewna z Polski na przestrzeni ostatnich lat poważny spadek eksportu drewna okrągłego przeznaczonego do dalszej przeróbki, który z ilości około 1 000 000 ton w r. 1928 spadł do około 206 000 ton w r. 1937, a w procentowym udziale w globalnym eksporcie z 20,5% w r. 1928 na 12,3% w r. 1937. W okresie więc ostatnich 9 lat eksport drewna okrągłego wykazuje spadek o 40%. Jest również rzeczą charakterystyczną, że w roku ub. przy znacznie lepszej niż w r. 1936 koniunkturze eksportowej, wywóz drewna i wyrobów z drzewa utrzymał się

pod względem ilościowym prawie na tym samym poziomie, wykazując zaledwie wzrost o około 1% w porównaniu z r. 1936, podczas gdy co do wartości wzrósł w r. 1937 o przeszło 18%. Aczkolwiek dużą rolę w takim ukształtowaniu się ilości eksportu do jego wartości odegrała zwyżka cen drewna na rynkach zagranicznych, niemniej jednak doświadczenia z lat ubiegłych wskazują na to, że wszelkie poważniejsze zwiększenie tonażu wywozu drewna w przyszłości stanie się coraz trudniejsze.

Pomimo wyżej opisanej tendencji, surowiec i materiały na pół obrobione zajmują jeszcze poważną pozycję w naszym eksporcie drzewnym. Wysoki jest w szczególności eksport papierówki, surowców iglastych i liściastych oraz surowców dyktowych.

Jak zmniejszyć wywóz surowców drzewnych

Jeżeli chodzi o wywóz papierówki, to przez rozwinięcie przemysłu celulozowego w kraju, moglibyśmy z czasem ograniczyć do minimum wywóz surowca, a rozwinąć wywóz wyrobu gotowego, tj. celulozy. Możliwości rozbudowy krajowego przemysłu celulozowego są zupełnie realne.

Stosunkowo poważny jeszcze wywóz surowców tartacznych spowodowany jest w dużej mierze słabością finansową naszych firm drzewnych, zmuszonych odnawiać szybko swój kapitał obrotowy, oraz wpływami koniunkturalnymi, głównie atrakcyjnością wywozu na rynek niemiecki. W tartacznictwie nie możemy się skarżyć na brak uprzemysłowienia, gdyż jest ono nawet w poszczególnych częściach kraju nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do obecnych praktycznych możliwości zaopatrzenia się w surowiec. Nasz przemysł tartaczny jest w stanie pokryć swą zdolnością produkcyjną każdy nawet poważny jeszcze wzrost konsumcji na rynku wewnętrznym, oraz zaspokoić równocześnie wszelkie zwiększone możliwości eksportu tarcicy. Konieczne w przemyśle tym modernizacje i ulepszenia techniczne dadzą się stosunkowo łatwo przeprowadzić z chwilą poprawy koniunktury, która niestety daje się zauważyć w przemyśle drzewnym w bardzo słabym stopniu w porównaniu do innych branż przemysłowych.

W odniesieniu do eksportu surowca dyktowego, tj. olszy oraz eksportu dykt nasza polityka gospodarcza zdaje się być na zupełnie błędnej drodze, a w każdym razie nie znajduje się ona na drodze, prowadzącej do wydatnego zwiększenia wywozu artykułów wysoko uszlachetnionych w dziale naszego eksportu drzewnego.

Należymy do tych nielicznych w Europie krajów, które mają stosunkowo pod dostatkiem olszy, tego podstawowego surowca dla fabrykacji dykt, których zastosowanie w przemyśle i budownictwie na całym świecie wzrasta z każdym rokiem. Sytuację tę powinniśmy wykorzystać, forsując eksport dykt a wstrzymując wywóz surowca dyktowego. Tymczasem przemysł dyktowy, który w r. 1937 wykazał najsilniejszą ze wszystkich działów przemysłu drzewnego dynamikę eksportową, zwiększając wywóz dykty ilościowo o 28%, a wartościowo o prawie 50% w porównaniu z poprzednim rokiem, ograniczany jest w możliwościach zaopatrzenia się w tani i doborowy surowiec. Przez uchylenie w r. 1937 wszelkich ograniczeń w ilościach wywożonej olszyny, ceny tego surowca wzrosły w kraju o około 20% w porównaniu z rokiem poprzednim, a właściciele lasów i kupcy drzewni rezerwowali najlepsze partie olszyny na eksport. Ten stan rzeczy wpłynął na wzrost kosztów własnych produkcji dykty w kraju, tym bardziej, że równocześnie wzrósł także koszt robocizny i materiałów klejowych, co ograniczyło możliwości konkurencyjne naszego przemysłu dyktowego na rynkach zagranicznych. Konieczność radykalnej regla-

mentacji wywozu olszy wypływa z konieczności uszlachetnienia naszego eksportu drzewnego, szczególnie obecnie, kiedy nasza baza surowcowa kurczy się w stosunku do możliwości zbytu i kiedy problem surowcowy zaostrza się na całym świecie.

Możliwości przerobu surowców zagranicznych

Po tej zwięzłej charakterystyce struktury eksportu drzewnego z Polski, pozwolę sobie dorzucić kilka uwag o naszych zapasach i możliwościach surowcowych. Jak już wspomniałem, wzrost konsumcji krajowej redukować będzie w przyszłości automatycznie nasze możliwości eksportowe pod względem ilościowym, gdyż bez przejścia na rabunkową gospodarkę leśną nie jesteśmy w stanie zwiększyć ilości corocznych wyrębów. W tym stanie rzeczy należałoby już obecnie przystąpić do zorganizowania przerobu uszlachetniającego surowca rosyjskiego, tym bardziej, że mając z jednej strony rozwinięty przemysł tartaczny, a z drugiej strony dogodne położenie między Rosją, tym niewyczerpanym rezerwuarem surowca drzewnego, a państwami będącymi wielkimi konsumentami drewna, mamy zasadniczo wszelkie dane po temu, aby problem ten pomyślnie rozwiązać.

Najlepszymi i najtańszymi drogami wejściowymi dla surowca rosyjskiego do Polski będą zawsze drogi wodne. O ile możliwość skierowania tego transportu na wodne drogi śródlądowe jest jeszcze muzyką dalekiej przyszłości, ze względu na konieczność budowy całego szeregu kanałów i uspławnienia licznych rzek tak po stronie polskiej jak i rosyjskiej, o tyle możliwość wykorzystania dla tego celu drogi morskiej jest już obecnie otwarta. Stwarzając w Gdyni przemysł tartaczny i drzewny, nastawiony specjalnie na masowy przerób surowca rosyjskiego, zwiększylibyśmy znacznie nasze możliwości eksportowe, oszczędzając równocześnie kilkanaście milionów złotych w bilansie handlowym. Sadowiąc przemysł ten w ewentualnie rozszerzonej w tym celu strefie wolnocłowej, uniknęlibyśmy konkurencji surowca rosyjskiego na rynku krajowym, przeznaczając go wyłącznie do przerobu uszlachetniającego na reeksport. Koncepcja przerobu surowca rosyjskiego wysuwana jest u nas już od 9 lat i o ile z początku realizowanie jej było niemożliwe na skutek negatywnego stanowiska naszych czynników urzędowych, to obecnie przy zmianie tego stanowiska natrafiliśmy na negatywne ustosunkowanie się do tej koncepcji rządu sowieckiego. Plany te są więc obecnie głównie zależne od porozumienia się w tej dziedzinie z Z. S. R. R. i powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby do porozumienia takiego jak najprędzej doprowadzić.

Koncepcja tranzytu uszlachetniającego drewnem sowieckim łączy się pod pewnym względem z problemem obrotu uszlachetniającego drewnem egzotycznym. Zwiększenie importu drewna egzotycznego w celach przerobu uszlachetniającego na reeksport, stworzyłoby nowe możliwości rozwoju dla naszego przemysłu fornierowego, zwłaszcza gdyby zainstalował się on w Gdyni. Problemem tym interesują się również pewne koła gospodarcze zagranicą, w szczególności Francuzi, którzy mają pod dostatkiem w koloniach swych drzewa egzotycznego (jak okumé, mahoń i t. p.) i byliby niewątpliwie skłonni współpracować z nami nad zainstalowaniem przemysłu fornierowego w Gdyni. Z czasem przemysł ten mógłby obsługiwać nie tylko rynek wewnętrzny, ale również środkowo- i wschodnio-europejski.

Kierunki wywozu drewna i wyrobów z drzewa

Jeżeli chodzi o kierunki naszego eksportu drzewnego, to jak wiadomo najpoważniejszym odbiorcą drewna polskiego jest Anglia, a następnie Holandia, Niemcy, Belgia i Francja. Z roku na rok wzrasta ilość krajów, będących odbiorcami

naszego drewna i wyrobów drzewnych. W ubiegłym roku eksportowaliśmy tarcicę iglastą do 24 krajów europejskich i pozaeuropejskich, a dyktę do 23 krajów europejskich i 40 krajów pozaeuropejskich. Udział krajów pozaeuropejskich w odbiorze drewna polskiego jest coraz poważniejszy, co zawdzięczamy w dużej mierze własnym portom i własnej flocie handlowej. Naszą tarcicę iglastą oraz komplety skrzynkowe wywozimy głównie do Anglii, Holandii i Niemiec a papierówkę przeważnie do Niemiec i Czechosłowacji. W ubiegłym roku prywatny przemysł drzewny wykazał zmniejszoną ekspansję wywozu na rynki Południowej Ameryki i Południowej Afryki, które w latach poprzednich budziły wielkie nadzieje. Zbyt wysokie jednak wymagania jakościowe tych rynków a w szczególności południowo-afrykańskiego, nie stojące w żadnej proporcji do ceny własnej wyrobów przemysłu prywatnego, nie pozwalają obecnie na wykorzystanie w pełni istniejących na tych rynkach możliwości zbytu. Najbardziej atrakcyjnym rynkiem eksportowym jest dzisiaj niewątpliwie rynek niemiecki, który jednak na skutek zupełnej reglamentacji obrotu towarowego po jednej i drugiej stronie, jest obsługiwany w nadmiernym procencie przez okręgi nie nastawione normalnie na eksport do Niemiec i tylko sztucznie uczestniczące obecnie w eksporcie pewnych rodzajów drewna na ten rynek. Ten stan rzeczy powinien ulec zmianie, gdyż nie trzeba zapominać, że z chwilą powrotu normalnych warunków wymiany towarowej utrzymanie rynku niemieckiego będzie nadal zadaniem okręgów, dla których jest on naturalnym a nie sztucznym rynkiem zbytu.

Rola Gdańska i Gdyni w eksporcie drewna

Mówiąc o kierunkach naszego eksportu drzewnego podkreślić należy, że przez porty polskiego obszaru celnego przechodzi co roku przeszło 70% całego wywozu drewna i wyrobów drzewnych z Polski, z czego jednak około 50% przypada na Gdańsk. Jeżeli chodzi o wywóz iglastych materiałów tartych przez przemysł prywatny, to w roku ubiegłym przeszło przez Gdańsk ponad 98% tego eksportu. Jak widać z powyższych cyfr, cały prawie prywatny eksport drzewny kieruje się obecnie na Gdańsk, co zbyt silnie uzależnia przemysł nasz od istniejących w Gdańsku urządzeń przeładunkowych i od tamtejszego aparatu usługowego, a mianowicie bankowego, ekspedycyjnego i maklerskiego. W roku ubiegłym zaznaczył się nawet spadek wywozu drewna prywatnego przez port w Gdyni, a mianowicie z 18 468 t w r. 1936 na 9 229 t w r. 1937. Ten stan rzeczy jest gospodarczo niezdrowy i umożliwienie skierowania na Gdynię poważniejszej niż dotąd części eksportu drzewnego, uważać należy za palącą konieczność. Tym bardziej, że przy obecnych specyficznych stosunkach w Gdańsku, ograniczoną zostaje w coraz silniejszym stopniu wolność handlu, a w tych warunkach dalsze kierowanie na Gdańsk połowy tak ważnego dla naszego handlu zagranicznego wywozu, jakim jest eksport drewna, stwarza niebezpieczeństwo utraty możności oddziaływania we wielu dziedzinach na gospodarcze kształtowanie się tego wywozu. Obecny stan rzeczy uniemożliwia również wszelką planową akcję w kierunku przejęcia z czasem w polskie ręce obsługi finansowej, ekspedycyjnej i maklerskiej, tego tak ważnego dla naszego gospodarstwa narodowego obrotu towarowego z zagranicą.

Na przeszkodzie skierowania eksportu drzewnego, w większej niż dotąd mierze na Gdynię, stoi przede wszystkim brak w tym porcie odpowiednich urządzeń przeładunkowych i placów składowych, któreby mogły zostać oddane do dyspozycji firm prywatnych. Braki te są jednak czysto techniczne i dadzą się usunąć przy odpowiednim nakładzie środków finansowych, tym bardziej, że miejsca na rozsze-

rzenie portu gdyńskiego jest dosyć. Rozpoczęta w roku bieżącym budowa kanału przemysłowego w porcie gdyńskim stworzy nowe możliwości rozwoju dla tego portu, a w szczególności umożliwi przeznaczenie pewnych terenów pod przyszły port drzewny w Gdyni. Przy planowaniu rozbudowy kanału przemysłowego pamiętać należy, że drzewo potrzebuje wielkich przestrzeni dla składowania oraz, że najlepiej konserwuje się ono w wodzie. *Dlatego oprócz zarezerwowania odpowiednich placów dla celów składowych i przeładunkowych, należałoby przewidzieć budowę specjalnego basenu wodnego dla konserwacji drewna, tym bardziej, że spław drewna morzem z Gdańska względnie od ujścia Wisły do Gdyni nie przedstawia przez większą część sezonu wiosennego i letniego większych trudności nawigacyjnych.*

Długoletnie jednak kierowanie na Gdańsk prawie całości naszego eksportu drewna drogą morską sprawiło, że cały aparat usługowy i pośredniczy tego handlu znajduje się obecnie w Gdańsku i jest wspaniale wyspecjalizowany w obsłudze eksportu. Stworzenie równorzędnego aparatu bankowego, ekspedycyjnego i maklerskiego w Gdyni dla obsługi eksportu drzewnego, będzie niewątpliwie rzeczą trudną i będzie wymagało znacznie dłuższego czasu, niż pokonanie trudności czysto technicznych. Ale dopiero po stworzeniu tego aparatu i oddaniu go w czysto polskie ręce, będziemy mogli mówić o naszej samodzielności gospodarczej w zakresie eksportu drzewnego.

Na przeszkodzie skierowania na Gdynię eksportu drzewnego zdają się stać również umowy gospodarcze z Gdańskiem, których tu nie chcę poruszać, oraz często wygłaszany ostatnio pogląd „o konieczności utrzymania w Gdańsku polskiego stanu posiadania". Ponieważ jednak aparat usługowy dla handlu drzewnego w Gdańsku znajduje się prawie w całości w rękach niepolskich, gdyż handel ten kredytują i finansują głównie banki niemieckie, a obsługują ekspedytorzy i maklerzy niemieccy oraz żydowscy, więc jest rzeczą jasną, że „polski stan posiadania w Gdańsku" bynajmniej się nie skurczy, o ile część tego eksportu skierujemy na Gdynię. Miejmy nadzieję, że czynniki kompetentne poprą dążenia, przejawiające się ostatnio w drzewnictwie polskim w tym kierunku i że dołożą starań, aby aparat usługowy, który powstawać będzie dla eksportu tego w Gdyni, znalazł się w czysto polskich rękach.

Warunki dla uszlachetnienia eksportu drewna z Polski

Zagadnienie uszlachetnienia naszego eksportu drzewnego i zwiększenia naszej ruchliwości i konkurencyjności w zakresie wywozu obrobionych materiałów i wyrobów drzewnych wymaga również udostępnienia przemysłowi drzewnemu tanich i stosunkowo długich kredytów na zakup surowca oraz kredytów inwestycyjnych na zakup maszyn, jak również sprawnego kredytowania transakcyj eksportowych przez nasz aparat bankowy. Pozwoli to przemysłowi naszemu przechodzić w szybszym niż dotąd tempie na rentowniejszą, ale za to wymagającą większych nakładów kapitałowych i znacznie dłuższą w czasie, produkcję wyrobów gotowych i półfabrykatów. Polityka cen surowcowych, ze strony Lasów Państwowych, odgrywać tu będzie również bardzo ważną rolę i szczególnie na ziemiach zachodnich decydować będzie często o zdolnościach eksportowych prywatnego przemysłu drzewnego. Poprawa zdolno-

ści eksportowej może nastąpić również przez wzmożoną działalność organizacyjną oraz standaryzacyjną i w tej dziedzinie mają szerokie pole do pracy organizacje drzewne.

Do akcji uszlachetnienia eksportu drzewnego powinniśmy przystąpić niezwłocznie, gdyż inaczej grozi nam w bliskiej już przyszłości utrata poważnego artykułu w wywozie a tym samym naruszenie równowagi naszego handlu zagranicznego. Przejście z eksportu surowców na eksport artykułów wysoko uszlachetnionych wymaga długotrwałej akcji na zagranicznych rynkach zbytu, przyzwyczajonych do zaopatrywania się u nas w pierwszym rzędzie w surowce i materiały na pół obrobione. Wymaga również przystosowania produkcji do wymogów rynków zagranicznych oraz wykształcenia typu przemysłowca-eksportera, który byłby zdolny walczyć na rynkach zagranicznych z obcą konkurencją i szybko naginać się do zmiennych warunków koniunktury.

Miejmy nadzieję, że wymogom tym uczynimy zadość i że przez to odsuniemy na lat kilkanaście lub kilkadziesiąt jeszcze chwilę, kiedy kraj nasz w miarę wzrostu uprzemysłowienia, zamiast wywozić drewno i wyroby drzewne, stanie wobec konieczności ich przywozu.

Józef Kunert L. S. C.

BRAZYLIA JAKO TEREN NASZEJ EKSPANSJI EKSPORTOWEJ

Od członka M. K. E. w Gdyni, p. J. Czaińskiego, przebywającego obecnie w Brazylii, otrzymaliśmy poniższe uwagi, które zamieszczamy w całości ze względu na ich aktualność.

Komitet Redakcyjny

Znamy dotychczas Brazylię, albo jako teren osadniczy, albo jako kraj egzotyki i nieprawdopodobnych przygód naszych podróżników. Nie to tylko jednak winno nas oczywiście w tym kraju interesować.

Brazylia ze swoim obszarem 8 511 189 km^2 i według statystyk brazylijskich z 47 794 874 ludności[1], hojnie obdarzona przez naturę bogactwami naturalnymi, o wielkiej rozmaitości klimatycznej, stanowi ogromne źródło surowców z jednej strony, a z drugiej — niezmiernie pojemny rynek zbytu.

Brazylia winna interesować nas jako dostawca surowców, a jeszcze bardziej jako teren naszej ekspansji eksportowej. I to tylko zagadnienie pragnę tutaj poruszyć.

Taki jest porządek rzeczy, że gdy się podejmuje jakiegoś zamierzenia, bada się przede wszystkim warunki realizacji przedsięwzięcia oraz swoje możliwości. Zamierzenia eksportowe nie odbiegają w niczym od tej zasady, chyba tylko w tym, że jakiekolwiek poczynania muszą być poprzedzone żmudną i skrupulatną pracą przygotowawczo-badawczą, a pod uwagę muszą być brane kryteria obu stron — kraju sprzedającego i kraju kupującego.

---

[1] W r. 1935 wg. Retrospecto Commercial. Źródła angielskie szacują tę liczbę w 1936 r. na 42 395 151.

A więc, normalnie rzecz biorąc, trzeba przede wszystkim zbadać, co dany kraj — w tym wypadku Brazylia — importuje. Następnie należy ustalić, jakie artykuły brazylijskiego importu znajdują się, biorąc rzecz jedynie teoretycznie, w sferze naszych możliwości eksportowych.

Po wyszukaniu niejako punktów stycznych możemy dopiero przystąpić do bardziej konkretnych rozważań. Przede wszystkim musimy zacząć od siebie — od stwierdzenia, że chcemy, możemy i potrafimy eksportować. Rozmyślnie postawiłem na pierwszym miejscu „chcemy", opierając się na własnym doświadczeniu. Jakiekolwiek rozważania, w których ten czynnik nie będzie poważnie wzięty pod uwagę, muszą pozostać tylko i zawsze w sferze teorii. Powiedzmy sobie otwarcie, że jeżeli ktoś, kto ma gestię w danym artykule, eksportować go nie chce, to na to nie ma rady. Przyczyny i towarzyszące okoliczności mogą być różne. Zastosowanie przymusu nie zmieni postaci rzeczy. Budowanie realnych poczynań, opartych na takich podstawach, nie może wróżyć trwałości.

Następną kwestią jest istnienie realnej możliwości eksportu. Przede wszystkim trzeba dokładnie ustalić, jaki towar, tzn. jakie gatunki, w jakim wykonaniu, kolorze, wadze, ilościach, opakowaniu itp. są przez Brazylię importowane oraz jakie są przepisy i wymagania celne. Samo jednak stwierdzenie, że Brazylia dany artykuł importuje, a my go mamy w Polsce, nie stanowi jeszcze o możliwości eksportu. Nasuwają się pytania, ile go mamy, czy nasza konsumcja wewnętrzna jest zaspokojona, czy są widoki zwiększenia produkcji itd.

Trzecia sprawa, także bardzo ważna, to umiejętność eksportowania. Tym terminem należy objąć wszystkie czynności, począwszy od zredagowania oferty, skompletowania i wysłania wzorów, aż do wyekspediowania samego towaru. Niestety, nie zawsze umiemy to czynić i równie często niestety spotykamy się z mniej lub więcej dotkliwymi trudnościami, które albo w ogóle zniechęcają do dalszej pracy i prób, albo kierują do pośrednika, ktokolwiek by nim był i jakkolwiek by się nazywał.

Rzecz jasna, że istnieje jeszcze cały szereg różnych czynników, jednakże ograniczę się tutaj do wyżej wymienionych, na których wagę i znaczenie wskazała mi, jak już wyżej podałem, własna praktyka. Dla uniknięcia nieporozumień nadmieniam, że cały czas mówię o artykułach, co do których stwierdzono teoretycznie, że znajdują się w sferze możliwości naszego eksportu do Brazylii.

Sprawą pierwszorzędnego znaczenia jest ogólna orientacja i znajomość rynku brazylijskiego. Powiedzmy jasno i szczerze, że znajomością Brazylii, a przede wszystkim jej sytuacji gospodarczej nie grzeszymy. Powiedziałbym nawet, że w ogóle o tym z nielicznymi wyjątkami nie wiele mamy pojęcia. Informacje, jakie się otrzymuje w Polsce na ten temat, przeważnie są mało warte, przestarzałe, nieścisłe, a często śmieszne i przesadzone. Kształtuje się opinię, że Brazylia to kraj bogaty, egzotyczny, ale prymitywny, żeby nie powiedzieć dziki i że można tam dobrze sprzedać absolutnie wszystko, co nasi eksporterzy zdecydowaliby się eksportować.

Nie zdajemy sobie sprawy ze stanu przemysłu brazylijskiego i z jego tempa i tendencji rozwojowej. To, co w jednym roku importowano masowo, w następnym produkuje się już na miejscu, a wprowadzane cła ochronne i protekcyjne, zamykają dostęp towarom zagranicznego pochodzenia. Dokładne statystyki o przemyśle są przeważnie niedostępne. O jego prężności i rozwoju może jednak świadczyć najlepiej wzrost importu maszyn, aparatów, utensylij i narzędzi, a mianowicie:

Tabl. 10. Brazylijski import maszyn, narzędzi itd.

Rok	Wartość importu *cif* w *ŁŁ* w złocie	Wskaźnik wzrostu
1933	3 724 000	93
1934	4 044 000	100
1935	4 926 000	122
1936	5 152 000	127
1937	7 670 000	190

Jeżeli do tego weźmiemy pod uwagę wielkie i korzystne źródła surowcowe, w niedalekiej przyszłości trzeba będzie się liczyć nie tylko jak dotychczas z faktem istnienia przemysłu brazylijskiego, ale zapewne i z jego konkurencją na innych rynkach świata.

Tym niemniej jednak import Brazylii, po ustąpieniu depresji, wywołanej gospodarczym załamaniem się w r. 1934, poważnie z roku na rok wzrasta, jak to widzimy z poniższych cyfr:

Tabl. 11. Wzrost importu brazylijskiego

Rok	Import Brazylii wg. wartości *cif* w *ŁŁ* w złocie					
	Zwierzęta żywe	Surowce i półfabryk.	Wyroby gotowe	Artykuły spożywcze	Razem	Wskaźnik
1933	50 000	9 342 000	12 717 000	6 023 000	28 132 000	110
1934	33 000	8 152 000	12 296 000	4 986 000	25 467 000	100
1935	89 000	8 494 000	13 884 000	4 964 000	27 431 000	108
1936	54 000	8 515 000	14 825 000	6 372 000	30 066 000	118
1937	46 000	12 123 000	21 116 000	7 323 000	40 608 000	159

Także nie uprzytomniamy sobie dobrze, że cyfry zagranicznego handlu brazylijskiego są wielkie, że o wpływy na rynku brazylijskim, czy to jako dostawcy surowców, czy to odbiorcy gotowych wytworów, walczą zaciekle największe gospodarcze potęgi świata: Stany Zjednoczone A. P. i Anglia, swoimi finansami i bogactwami, Niemcy — rzutkością, doświadczeniem i wspaniałą organizacją, nie mówiąc już o innych konkurentach.

Kupiectwo brazylijskie napływowe i znaturalizowane, czy też zupełnie rodzime pracuje według wzorów światowych, tak jak pracuje kupiectwo Stanów Zjednoczonych A. P., Anglii czy Niemiec. Te wzory przeszczepiły się tym łatwiej, że głównymi kontrahentami Brazylii są właśnie te trzy potęgi. Wiedza fachowa i etyka kupiecka stoją wysoko. Zasadniczo mylimy się, jeżeli sądzimy, że brazylijskiemu kupiectwu możemy czymkolwiek zaimponować.

Wślizgnięcie się w tych warunkach na rynek, zajęcie pewnego stanowiska, chociażby w tych artykułach, jakich z natury rzeczy stanowimy pierwsze lub korzystne źródło, nie jest łatwe. Jeżeli, mimo to wszystko, polska racja go-

spodarcza zdecydowała się na zajęcie się tym rynkiem, winno to było znaleźć swój wyraz w odpowiedniej planowej organizacji naszego eksportu, biorąc pod uwagę Brazylię, czy też nawet w ogóle organizacji całej wymiany polsko-brazylijskiej.

Warunkiem wejścia na ten rynek jest konkurencyjność pod każdym względem: ceny, gatunku, opakowania, dostawy, warunków płatności itd. Niemniej ważną jest sprawa metod handlu. Metodom handlu światowego powszechnie tutaj przyjętym, jeżeli mamy osiągnąć powodzenie, musimy przeciwstawić metody równe. Inaczej walczylibyśmy z wiatrakami. Jeżeli zdecydowaliśmy się na walkę o miejsce dla naszych artykułów na tym rynku, wydawałoby się, że powinnoby się zespolić wszystkie wysiłki, uniemożliwić wzajemną konkurencję eksporterów, nierzadko przygodnych, zapewnić wszelką pomoc i opiekę, by cel zamierzony osiągnąć. Wydaje się, że dla osiągnięcia tego celu, a gra jest warta świeczki, nie ma zbyt wielkich ofiar, pod warunkiem, że te usiłowania są ujęte w ścisły plan konsekwentnie realizowany.

Śmiem twierdzić, że Brazylia jest i może być dobrym rynkiem, jednakże tylko dla eksportu zorganizowanego. Taką organizacją dotychczas poszczycić się nie możemy. Poważne trudności, w jakich Brazylia znalazła się w chwili obecnej, mają charakter przejściowy i samej istoty rzeczy nie zmieniają.

Brazylia jest przyzwyczajona do długich terminów płatności z jednej strony a z drugiej — skomplikowane i niejasne przepisy dewizowe wpływają na to, że proceder uzyskiwania dewiz trwa po parę miesięcy. Do tego wielka odległość dzieląca obydwa kraje, tj. Polskę i Brazylię, ma ten skutek, że finansowana realizacja transakcji wymaga przeciętnie pół roku, a często i więcej. Niewielu jest eksporterów w Polsce, którzy mogliby pozwolić sobie na szerszą rozbudowę obrotów z Brazylią. Koniecznym jest dogodne i tanie finansowanie eksportu. Dotychczas, praktycznie powiedziawszy, nie ma go zupełnie.

To wszystko dotychczas nie trafiło z potrzebną wyrazistością do świadomości zainteresowanych i kompetentnych czynników, dlatego też nie wywołało koniecznej reakcji. Jaki jest plan obecnej ekspansji naszej i jakie środki jego realizacji? Na innym miejscu[2] wykazałem, że system transakcyj wiązanych według generalnie stosowanych metod, nie może przynieść rozwiązania kwestii. O cyfrach naszego eksportu do Brazylii nie będę mówił. Nadmienię tylko, że saldo bilansu handlowego jest wybitnie ujemne, a wachlarz artykułów robi wrażenie raczej czegoś przypadkowego, aniżeli planowej ekspansji. To także podałem szczegółowej analizie na innym miejscu[3].

Zobaczymy teraz, jak wyglądają szczegółowe cyfry brazylijskiego importu, by zorientować się, jakie grupy artykułów mogą wchodzić w orbitę naszych możliwości.

---

[2]) Społem, Nr. 11—17, Warszawa 1937 r.
[3]) Ibidem.

Tabl. 12. **Import brazylijski z uwzględnieniem rodzajów towarów**

Nazwa towaru	Wartość importu brazylijskiego w ŁŁ w złocie w latach: 1933	1934	1935	1936	1937
KLASA I: zwierz. żywe . .	50 000	33 000	89 000	54 000	46 000
KLASA II: sur. i półfabryk.					
bawełna	385 000	324 000	300 000	241 000	263 000
anilina	474 000	373 000	411 000	284 000	355 090
węgiel, koks itp.	1 167 000	904 000	1 092 000	1 180 000	1 800 000
cement	174 000	157 000	123 000	84 000	89 000
miedź i stopy	185 000	198 000	270 000	271 000	459 000
żelazo i stal	456 000	540 000	702 000	780 000	1 442 000
benzyna	985 000	886 000	949 000	1 097 000	1 413 000
juta	428 000	325 000	382 000	457 000	565 000
nafta	549 000	495 000	471 000	391 000	509 000
wełna	454 000	326 000	273 000	268 000	412 000
oleje palne	661 000	507 000	477 000	554 000	690 000
smary	334 000	293 000	336 000	292 000	362 000
masa drzewna	407 000	451 000	327 000	470 000	665 000
skóry	201 000	149 000	154 000	145 000	233 000
jedwab naturalny	662 000	452 000	343 000	269 000	294 000
różne w kl. II.	1 810 000	1 722 000	1 884 000	2 032 000	2 572 000
KLASA III: wyroby gotowe					
tkaniny bawełniane	313 000	156 000	87 000	86 000	123 000
inne wyroby bawełniane . .	140 000	77 000	83 000	84 000	101 000
samochody	776 000	1 107 000	1 266 000	1 401 000	2 036 000
inne powozy i akces.	217 000	324 000	590 000	572 000	976 000
żelazo i stal	160 000	182 000	212 000	260 000	298 000
miedź i stopy	2 150 000	2 225 000	2 371 000	2 761 000	4 129 000
wełna	153 000	125 000	127 000	125 000	174 000
len	360 000	211 000	204 000	302 000	389 000
szkło, porcelana itp.	379 000	329 000	396 000	372 000	488 000
maszyny, apar. itp.	3 724 000	4 044 000	4 923 000	5 152 000	7 670 000
papier	705 000	576 000	636 000	700 000	807 000
opony samochodowe	488 000	265 000	294 000	314 000	346 000
chemikalia	1 517 000	1 380 000	1 356 000	1 173 000	1 474 000
różne w kl. III.	1 635 000	1 295 000	1 336 000	1 523 000	2 105 000
KLASA IV: art. spożywcze .					
oliwa	268 000	259 000	211 000	229 000	194 000
oliwki	76 000	54 000	51 000	56 000	73 000
konserwy rybne	581 000	371 000	295 000	352 000	389 000
napoje	333 000	259 000	204 000	219 000	279 000
słód	152 000	144 000	157 000	123 000	168 000
mąka pszenna	307 000	507 000	226 000	325 000	309 000
owoce i orzechy	502 000	410 000	396 000	405 000	405 000
chmiel	44 000	61 000	70 000	50 000	57 000
pszenica	3 318 000	2 607 000	3 067 000	4 347 000	5 139 000
różne w kl. IV	442 000	305 000	287 000	266 000	310 000
Razem.	28 132 000	25 467 000	27 431 000	30 066 000	40 608 000

W klasie II mogą nas interesować: węgiel, żelazo i stal, skóry wyprawione i cement. Możliwości są bardzo poważne. Nasze dotychczasowe wyniki są jednak bardziej niż skromne.

W klasie III mogą być dla nas ciekawe: wyroby żelazne, maszyny wszelkiego rodzaju, wyroby lniane i bawełniane, szkło, porcelana, chemikalia itd.

Wreszcie w klasie IV: słód, chmiel i konserwy wszelkiego rodzaju.

Jak z tego wynika, możliwości zbytu naszych towarów są wielostronne i szerokie, pod tym warunkiem jednak, że będziemy chcieli eksportować i że niesharmonizowane dotychczas wysiłki eksportowe przybiorą kształt planowej akcji, opartej na pełnym zrozumieniu i poparciu, gdzie tego zajdzie potrzeba.

Powiedziałem wyżej, że o rynek brazylijski walczą ze sobą największe potęgi gospodarcze świata. Dodam tutaj, że walcząc ze sobą nie dopuszczają innych. Oto, jak wygląda udział poszczególnych państw według wartości *cif* w Ł. Ł. papierowych. Od razu podaję udział w procentach, co ułatwi dostrzeżenie gwałtownej zmiany w układzie stosunków, jaka zaszła w ostatnich latach.

Tabl. 13. Wartość importu brazylijskiego w latach 1933—1937

Wartość importu brazylijskiego wg. wartości *cif* i krajów pochodzenia towarów w *ŁŁ* papierowych:

Kraj	1933		1934		1935		1936		1937	
	ŁŁ	%	ŁŁ	%	ŁŁ	%	ŁŁ	%	ŁŁ	%
Niemcy . .	4 959 000	11,95	5 877 580	14,02	9 386 480	20.44	11 678 730	23,50	15 976 760	23.88
St. Zj. A. P.	8 787 700	21,18	9 924 660	23 67	10 722 180	23.36	10 994 380	22,12	15 383 410	22,99
Argentyna .	5 261 500	12 68	5 200 910	12,40	5 915 450	12.88	8 168 000	16,44	9 350 010	13,98
Wielka Bryt.	8 975 350	21,76	8 105 890	19,33	6 947 790	15,21	7 542 960	15.16	10 177 090	15,20
Belgia . .	2 200 320	5,30	2 446 480	5,83	2 655 850	5.78	1 327 920	2.67	2 962 030	4.43
Francja . .	2 116 900	5,11	1 521 300	3,63	1 565 700	3.41	1 459 880	2 94	1 581 270	2,36
Szwecja . .	428 550	1,03	567 140	1,35	569 810	1,24	849 510	1.71	1 469 300	2 20
Japonia . .	227 580	0,55	279 100	0 67	413 220	0,90	577 910	1,16	1 066 760	1,59
Włochy . .	1 669 370	4,02	1 456 090	3,47	1 145 680	2,50	878 090	1,77	994 450	1,49
Portugalia .	889 010	2,14	753 530	1,80	608 830	1,33	766 890	1,54	855 130	1,28
Holandia .	1 581 230	3,81	1 698 060	4,05	1 874 470	4.08	624 260	1,26	719 410	1,08
52 inne kraje	4 403 660	10,47	4 106 660	9,78	4 107 280	8.37	4 830 100	9.73	6 368 300	9.52
Razem . .	41 500 170	100,0	41 937 400	100,0	45 911 740	100,0	49 698 630	100,0	66 903 920	100,0

Polska partycypuje w brazylijskim imporcie w drobnym ułamku odsetka. W każdym bądź razie w statystykach z jakich korzystam, nie jest wymieniona w oddzielnej pozycji, chociaż na ostatnim miejscu — osiemnastym — figuruje Urugwaj z udziałem 0,24%. Mamy więc szerokie pole do popisu. Jeżeli go nie wykorzystujemy, winę należy przypisać tylko sobie samym.

Na specjalną uwagę zasługuje wzrost obrotów niemieckich. Niemcy zajmują teraz pierwsze miejsce w imporcie do Brazylii, pozostawiwszy za sobą potężnych współzawodników — Stany Zjednoczone A. P. i Wielką Brytanię. Jeszcze w r. 1932 Niemcy partycypowały tylko w 9,01% — 2 743 603 Ł Ł pap. wobec Stanów Zjednoczonych A. P. z 30,2% — 9 192 775 Ł Ł pap.

Niemcy, jak wiadomo, w rozrachunku z Brazylią stosują tzw. „markę kompensacyjną", mającą niższy kurs od *RM*, przeciętnie o 20 — 30%. Jest to ge-

neralna premia eksportowa, poza innymi poważnymi obustronnymi korzyściami, jak większa stałość kursu — rzecz nadzwyczajnie ważna dla importera brazylijskiego wobec chwiejności milrejsa — szybkość realizacji należności itd. Kwestia istnienia tak poważnej preferencji i wnioski, jakieby z tego należało wysnuć, nie znalazła u nas dotychczas należytego zrozumienia i praktycznego rozwiązania.

Takby się, skreślone z grubsza, przedstawiało kształtowanie się importu brazylijskiego w ostatnich paru latach. Nie omawiałem tutaj szerzej, omówiwszy to zresztą gdzie indziej, naszego dotychczasowego eksportu do Brazylii, poprzestając na skreśleniu uwag, jak raczej być powinno.

Nie mogę tu jednak nie wspomnieć o metodach pracy naszego eksportu oraz dzikiej i bezwzględnej konkurencji, jaką prowadzą eksporterzy między sobą. Polega ona przede wszystkim na obniżaniu ceny aż do absurdu. Wspomnę choćby przysłowiową w obrotach z Brazylią biel cynkową, sprzedawaną niejednokrotnie taniej *cif*, aniżeli notowano w Londynie cynk surowy *fob* port załadowania — cynk jest surowcem, z którego dopiero fabrykuje się biel. W ten sposób polskiej gospodarce narodowej wyświadcza się niedźwiedzią przysługę. Dalszą plagą naszych obrotów z Brazylią są, że tak je nazwę, pirackie transakcje fikcyjne — bezpośredni skutek nieprzemyślanego dostatecznie systemu wiązania. Raz po raz polska prasa donosi o jakiejś aferze. W Brazylii, a właściwie w jej dwóch ośrodkach handlowych — Rio de Janeiro i Sao Paulo — odbija się to głośnym echem i bynajmniej nie przysparza nam chwały.

Na zakończenie chciałbym dodać, że Brazylia jak i cały południowo-amerykański kontynent, nastręcza i przez długie lata nastręczać będzie wielkie możliwości dla obustronnej wymiany. Wszakże, powtarzam, nieodzownym warunkiem jest właściwa organizacja eksportu i należyte podejście do tej sprawy: mobilizacja fachowej wiedzy, chęci i kapitałów.

Źródła: The Monthly Bulletin of the British Chamber of Commerce in Brasil Inc, Rio de Janeiro, 1938, Nr. 222 i 223; O Observador Economico e Financeiro, Rio de Janeiro 1938; 1936 Retrospecto Commercial, Volume LXIII, Rio de Janeiro, 1937; Dwutygodnik „Społem", Warszawa, 1937, Nr. 11—17.

Jan Czaiński

Rio de Janeiro, 21 maja 1938 r.

KANAŁ PRZEMYSŁOWY W GDYNI

Dzięki dotacji 1 800 000 zł z Funduszu Pracy, Urząd Morski uzyskał możność zapoczątkowania prac związanych z budową kanału przemysłowego. Podjęcie tej budowy stworzyło doraźne możliwości zarobkowe dla bezrobotnych, co właśnie zachęciło Fundusz Pracy do częściowego sfinansowania tej inwestycji.

Istnienie kanału przemysłowego jest znakomitym środkiem do trwałego rozładowania bezrobocia, na odcinku gdyńskim, stworzy ono bowiem duże możliwości zarobkowe w nowych warsztatach pracy, jakie powstaną po obu stronach kanału. Kanał, zapoczątkowujący port przemysłowy, należy do tego rodzaju inwestycji podstawowych, które stwarzają warunki dogodne dla powstawania różnego rodzaju zakładów przemysłowych, zwłaszcza opartych o surowce importowane, zakładów, które dla swego istnienia i warunków pracy wymagają położenia nad wodą, przy nabrzeżu. Kanał przemysłowy w porcie należy zatem do rzędu inwestycji, pobudzających inicjatywę prywatną w kierunku industrializacji i w założeniu swym ma analogiczne znaczenie, jak budowa rurociągów, sieci wyso-

kiego napięcia, dróg kołowych i żelaznych itp. inwestycyj, jakich budowę podjęto w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

W kanałach lub basenach, przysposobionych odpowiednio i przeznaczonych dla przemysłu[1] lokuje się zazwyczaj przemysł, poszukujący warunków dla łatwiejszego dostępu do światowych rynków zbytu. Chodziłoby tu o przemysł oparty o surowce własne lub importowane, bądź też o przetwórnie surowców importowanych na półfabrykaty dla potrzeb własnego przemysłu w głębi kraju względnie na reeksport.

Zamiast dowozić surowiec w głąb kraju, wydaje się gospodarczo bardziej uzasadnionym przerobić go w zakładzie położonym w porcie. Uniknie się w ten sposób kosztów, związanych z transportem odpadków, jakie powstają przy przeróbce tego surowca. Taka organizacja zmniejsza bezsprzecznie koszta produkcji, co zrozumiał i wykorzystał należycie przemysł tych krajów, które posiadają stare porty lub też potrafiły wykorzystać wybrzeże, budując specjalne porty przesłowe.

W porcie winien powstać w pierwszym rzędzie przemysł integralnie z nim związany, jak np. przemysł okrętowy, przemysł nastawiony na zaopatrywanie okrętów itp. Te dwa rodzaje przemysłu, a zwłaszcza okrętowy, mają nader istotne znaczenie dla portu, gdyż uzupełniają kompleks dodatkowych usług portowych na rzecz zawijających statków, co podnosi atrakcyjność portu i przyczynia się do podniesienia jego obrotów towarowych. Przemysł więc posiada bardzo ważne znaczenie i dla portu samego, gdyż stanowi jeden z ważnych elementów jego polityki[2]. Przemysł osiadły w porcie może się stać do pewnego stopnia regulatorem stosunku importu do eksportu, co nie pozostaje bez wpływu na wysokość stawek frachtowych.

Tereny przeznaczone na rozlokowanie przemysłu różnią się od pozostałych części portu, służących dla eksploatacji handlowej, zarówno rozplanowaniem jak i zasadami eksploatacji. Nabrzeża betonowe są bardzo kosztowne i, aby się rentowały, muszą być intensywnie wykorzystywane. Układ torów kolejowych i hangarów lub placów składowych ciągnie się równolegle do nabrzeży, tworząc wraz z dźwigami odcinki przeznaczone do obsługi wyładunku towarów. Nabrzeża przeznaczone dla celów przemysłowych, ze względu na swą kosztowność muszą być podzielone na jak najkrótsze odcinki, byleby zakładowi otworzyć dostęp do wody. Zato są one wyciągnięte w głąb tak daleko i tak szeroko, jak tego wymagają potrzeby danego zakładu. Podobnie też tory kolejowe mają w zasadzie układ prostopadły do nabrzeży, łącząc je z terenem oddanym zakładowi. Ze względu na konfigurację terenów i układ torów kolejowych, nie wydaje się na ogół możliwym podwójne wykorzystanie nabrzeży, tj. dla celów przemysłowych i handlowych jednocześnie.

W Gdyni ze względu na brak swego czasu specjalnie przysposobionych terenów przemysłowych powstało przy nabrzeżach, przeznaczonych w zasadzie dla handlowej eksploatacji, parę zakładów przemysłowych, których właściwe miejsce jest w kanale przemysłowym, jak łuszczarnia ryżu i olejarnia. Są one rozlokowane wzdłuż nabrzeży zamiast w głąb, i, zajmując długi i stosunkowo wąski odcinek drogiego nabrzeża, uniemożliwiają jego handlową eksploatację.

---

[1] Mgr B. Koselnik — Morskie porty przemysłowe — *Wiadomości Portu Gdyńskiego* Nr. 1 Gdynia, r. 1937.

[2] Mgr St. Walewski — Elementy polityki eksportowej portów morskich — *Uprawa Morza* Nr 1, str. 17.

Z powodu różnicy przeznaczenia nabrzeży i portowych terenów przemysłowych, zasady ich eksploatacji są inne niż nabrzeży handlowych. Na terenach przeznaczonych dla eksploatacji handlowej nabrzeża, dźwigi i hangary portowe, zgodnie z zasadą koncentracji usług portowych[3] są w rękach przedsiębiorstwa portowego, które samo je eksploatuje. W porcie przemysłowym zasada ta zrealizować się nie da. Nabrzeża nie są tu jednostkami usług portowych, a służą wyłącznie potrzebom zakładu przy nich położonego, korzystającego najczęściej z długoletniego użytkowania. (Teren odprzedany mógłby przejść w ręce niepowołane, co nie idzie po linii interesów portu, dlatego też stosowana tu być winna raczej zasada długoletniej dzierżawy). Z chwilą oddania terenu (wraz z nabrzeżem) zakładowi przemysłowemu, zarząd portowy niejako wyrzeka się go w zamian za pobierany czynsz. Teren ten wówczas przestaje być przedmiotem jego polityki. Toteż gdy chodzi o tereny przemysłowe w porcie moment wyboru klienta ubiegającego się o dany teren jest najistotniejszy w całokształcie polityki przedsiębiorstwa portowego.

Jeśli chodzi o kanał przemysłowy w porcie gdyńskim, momenty powyższe są dopiero przedmiotem studiów i rozważań, jakkolwiek w zasadzie muszą one być rozwiązane w ten lub podobny sposób. Na razie cały wysiłek skierowany jest na techniczną stronę zagadnienia.

Kanał przemysłowy o szerokości 120 m w zwierciadle wody stanowić będzie wstęgę wody, wcinającą się na przedłużeniu kanału portowego w głąb rozległej doliny rzeczki Chylonki. Brzegi kanału w pierwszej fazie stanowić będą skarpy odpowiednio umocnione. W przyszłości, w miarę powstawania na jego brzegach zakładów przemysłowych, umocnione skarpy będą przekształcane w nabrzeża o ścianach pionowych, skonstruowane w ten sam sposób, jak i inne nabrzeża w porcie, t. j. na kesonach żelazo-betonowych, lub na palach o szczelnych ściankach. Głębokość kanału wyniesie 11 m., co umożliwi zawijanie doń największych statków transatlantyckich, jakie zdolne są wejść na Bałtyk. Długość kanału jest nieokreślona i zależeć będzie ściśle od potrzeb, jakie nastręczy przyszłość. Możliwości przedłużenia kanału są bardzo wielkie, zważywszy, że dolina rzeczki Chylonki łączy się na północy z bardziej rozległą doliną Redy, otwierającą się do Zatoki Puckiej koło Rewy. Maksymalna długość kanału, któryby łączył wtedy port gdyński z Zatoką Pucką, wynosić może około 16 km. Na razie w pierwszym etapie wykona się kanał na długość około 600 m.

Istniejąca ulica Okrężna, łącząca Gdynię z Oksywiem, będzie przecięta przez kanał. Wyłania się zatem konieczność przerzucenia nad kanałem mostu, który z uwagi na przepływające kanałem statki będzie musiał być zwodzony.

Obecnie rozpoczęte roboty obejmują: 1) czerpanie samego kanału, 2) budowę nasypów nowej drogi, 3) budowę objazdu prowizorycznego. Do 1 października r. 1938 wybagrowany zostanie kanał szerokości 50 m., głębokości 5 m. na odcinku do Drogi Okrężnej. Koszt pierwszego odcinka robót czerpalnych do Drogi Okrężnej oraz robót ziemnych i budowy objazdu wyniesie ponad 1 900 000 zł.

St. W.

---

[3]) *Uprawa Morza*, Nr. 1 — vide str. 8.

ROZWÓJ PRZEDSIĘBIORSTW SZYPCZENDLERSKICH W PORCIE GDYŃSKIM

Rozwój handlu zaopatrywania okrętów w porcie gdyńskim postępuje z roku na rok. Obroty firm szypczendlerskich, zarejestrowanych sądownie, za okres ostatnich trzech lat przedstawiają się następująco:

Tabl. 14. Wzrost obrotów szypczendlerskich

Lata	Obroty w zł	Wskaźnik wzrostu
1935	1 585 692	58,2
1936	2 722 880	100.0
1937	3 686 938	135,4

Przytoczone sumy uzyskane zostały w latach 1935 i 1936 przez 4 i w r. 1937 przez 5 przedsiębiorstw szypczendlerskich za dostawy prowiantu i artykułów technicznych[1].

Obroty firm szypczendlerskich w zależności od rynku zbytu (statki polskie i obce), tudzież pochodzenia artykułów, stanowiących przedmiot obrotu gdyńskich dostawców okrętowych ilustrują poniższe tabele:

Tabl. 15. Wpływy z zaopatrywania statków polskich i obcych

Lata	Dostarczono w zł				
	na statki polskie	%	na statki obce	%	Ogółem
1935	846 967	53,5	738 725	46,5	1 585 692
1936	1 530 999	56,3	1 191 881	43,7	2 722 880
1937	1 881 230	51,1	1 805 709	48,9	3 686 938

Z zestawienia tego wynika, że dostawa artykułów szypczendlerskich na statki obce osiągnęła już prawie 50% całej dostawy.

Tabl. 16. Wpływy ze sprzedaży na statki artykułów krajowych i zagranicznych

Lata	Dostarczono w zł				
	Artykuły krajowe	%	Artykuły zagraniczne	%	Ogółem
1935	1 075 422	67,9	510 270	32,1	1 585 692
1936	2 076 085	76,3	646 795	23,7	2 722 850
1937	2 862 050	77,7	824 888	22,3	3 686 938

Z tabeli powyższej wynika, że zbyt artykułów szypczendlerskich pochodzenia krajowego stale wzrasta kosztem artykułów pochodzenia zagranicznego. Udział artykułów krajowych w dostawach dochodzi już prawie do 80%, co jest objawem korzystnym ze względu na to, że sprzedaż towarów krajowych na statki, zawijające do Gdyni, zwłaszcza obce, jest tylko odmienną formą polskiego eksportu.

[1] Sumy te nie obejmują kwot uzyskanych w tym samym okresie z dostaw węgla bunkrowego, produktów naftowych i wody słodkiej.

Zaznaczyć trzeba, że jak w latach 1935 i 1936 tak i w r. 1937 dominującą przewagę bo wahającą się w granicach 90%, posiadały artykuły spożywcze. Należałoby pomyśleć również o uaktywnieniu zbytu na statki artykułów technicznych pochodzenia krajowego. *B. K.*

MORSKI FRACHT WĘGLOWY OD 1. I. DO 31. V. 1938 R.

Rynek morskich frachtów węglowych w omawianym okresie miał tendencję bardzo zmienną. Wyjąwszy Amerykę Południową można było zaobserwować ciągły spadek frachtów węglowych. Jedynie w drugiej połowie kwietnia i w końcu maja zaznaczyła się lekka poprawa. Przez cały okres dała się wyczuć znaczna podaż wolnego tonażu przy stosunkowo niewielkim zapotrzebowaniu.

W pierwszych trzech miesiącach roku do portów pokrytych lodami stawki często przekraczają limitowane. Kontrakty wysuwane są na rynek bardzo ostrożnie, a armatorzy wstrzymują się od zawierania umów. Część tonażu wycofana jest z żeglugi. W kwietniu frachtowanie na późniejsze terminy jest jeszcze przez armatorów utrudniane, a to ze względu na spodziewany wzrost stawek.

Powolny wzrost stawek frachtowych na Amerykę Południową zaznaczył się silniejszą tendencją w kwietniu i maju. Fakt ten przypisać należy brakowi ładunków powrotnych. Statki pod banderą grecką i jugosłowiańską można otrzymać na Amerykę Południową poniżej stawek notowanych. Powstało to dlatego, że zapotrzebowanie przez eksporterów polskich na te statki ze względu na bezpieczeństwo transportu (ogień) znacznie się zmniejszyło.

Stawki frachtowe do Francji i Norwegii, które w drugiej połowie kwietnia zwyżkowały, w maju uległy znowu obniżce dzięki zainteresowaniu się armatorów w tych kierunkach eksportu.

Tabl. 17. Stawki frachtowe dla ładunków węgla[1] w 1938 r. (styczeń — maj)

Z Gdyni/Gdańska do	Styczeń		Luty		Marzec		Kwiecień		Maj	
Helsinek . . .	—	6/—	6/—	5/9	5/9	5/6	4/9	4/3	4/—	4/—
Sztokholmu . .	6/—	5/3	4/9	4/6	4/4½	4/6	4/3	4/—	3/10½	4/—
Oslo	7/—	5/9	5/9	5/6	5/6	5/3	4/9	5/—	4/6	4/9
Kopenhagi . .	5/3	5/—	4/6	4/3	4/—	4/—	3/9	4/3	3/10½	4/—
Antwerpii . .	5/6	5/—	4/9	5/—	4/9	4/9	4/1½	4/6	4/3	4/—
Amsterdamu . .	5/6	5/3	5/—	4/9	4/9	5/—	4/9	4/10½	4/6	4/9
Rouen . . .	7/6	6/6	6/9	6/6	6/3	6/—	6/—	7/—	6/—	5/10½
Nicei	11/—	10/6	10/6	10/3	9/9	10/3	10/3	10/6	10/—	9/6
Philippeville .	10/7	9/6	9/6	9/3	9/—	8/3	8/6	9/3	9/—	9/—
Buenos Aires .	13/6	13/—	13/—	13/6	14/6	16/6	17/6	19/6	18/3	18/6

[1]) Stawki frachtowe wyrażone są w szylingach angielskich; pierwsza cyfra każdej kolumny oznacza przeciętną w pierwszej połowie miesiąca; druga — w drugiej połowie. — Do portów bałtyckich dla statków o pojemności 1500 do 2500 t DW. Do zachodnich wybrzeży Europy i na Morze Śródziemne dla statków o pojemności od 2500 do 3500 t DW. Do Afryki i Ameryki Południowej dla statków o pojemności od 6000 do 8000 t DW.

St. J.

ECHA WŁOSKIE ROZBUDOWY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Rivista Mensile del Provveditorato al Porto, organ oficjalny zarządu portu w Wenecji, zamieszcza w Nr 3 z rb. artykuł pt. „Polska marynarka handlowa".

Autor artykułu, nie podpisany — (w miesięczniku tym nie ujawnia się autorów z zasady), daje krótki wprawdzie, lecz dosyć wszechstronny obraz genezy poczynań Polski na morzu oraz obszernie charakteryzuje stan polskiej floty handlowej, która — „nie należy o tym zapominać", stwierdza artykuł, — „jest w stanie stawiać zwycięsko czoło konkurencji międzynarodowej, przede wszystkim dzięki swemu wiekowi".

Podkreśliwszy rozwój polskich przedsiębiorstw żeglugowych, linii regularnych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami obcymi, oraz wskazując na plan czteroletni rozbudowy polskiej marynarki handlowej, autor przechodzi do omówienia ostatnich zamówień nowego tonażu polskiego. W tej części artykułu znajdujemy ciekawą aluzję, wynikającą z zestawienia dwóch przeciwnych poglądów, przytoczonych przez autora. Jeden ma reprezentować pesymizm w sprawie rozbudowy polskiej floty handlowej, ze względu na brak większych stoczni w kraju, drugi zaś — optymistyczne zapatrywania, poparte, według autora artykułu, właśnie tym argumentem, że przecież najlepsze i najbardziej udałe statki polskie zostały dostarczone przez stocznie w Trieście, tak ze względu na wielkie ułatwienia płatnicze, jak i z punktu widzenia technicznego. „Stocznie włoskie", pisze autor, „mogłyby ponadto przyjąć znaczną część zapłaty w postaci węgla, gdyż kraj nasz jest jednym z najlepszych odbiorców węgla polskiego".

Artykuł kończy się wzmianką o umowie z kapitalistami angielskimi w sprawie rozbudowy stoczni okrętowej w Gdyni, przy czym wyrażony jest pogląd, że nie wiadomo kiedy nowa stocznia zostanie całkowicie wyposażona i kiedy będzie w stanie budować statki o większym tonażu. „Niemało jest sceptyków", konkluduje autor, „którzy poddają w wątpliwość konkretne korzyści, jakie Polska będzie mogła osiągnąć z tej umowy".

Polski punkt widzenia w poruszonej przez włoskie pismo sprawie może być tylko jeden: wiara we własne siły i odwaga w pionierskich poczynaniach.

Realne ocenianie najbliższej przyszłości każe przypuszczać, że rozbudowująca się stocznia w pierwszych latach nie podoła ogromowi zamówień, które wynikają nie z planu czteroletniego, lecz które muszą wyniknąć z rzeczywistych i koniecznych potrzeb Polski na morzu. Ponieważ więc zajść może konieczność budowania naszych transatlantyków na stoczniach obcych, na „ofertę" włoską, ściśle mówiąc — stoczni triesteńskiej, złożoną via Wenecja, zwracamy powołanym czynnikom uwagę.

A. S.

ROZBUDOWA WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W ramach szeroko rozbudowanego systemu subwencjonowania budownictwa okrętowego we Włoszech przez Skarb Państwa, opracowany został w r. 1936 wielki plan rozbudowy floty handlowej Włoch.

Zgodnie z tym planem przystąpiono do budowy 44 statków pasażerskich względnie towarowych, ogólnej pojemności 250 000 ton. Budowa tych jednostek ma być zakończona w r. 1942.

Przydział nowych statków poszczególnym towarzystwom subwencjonowanym przedstawia się jak następuje:

Lloyd Triestino otrzymuje 1 motorowiec o pojemności 16 500 t i 4 motorowce towarowe o tonażu 24 000 t dla linii daleko-wschodniej, oraz 8 motorowców towarowych o tonażu 38 000 t dla linii południowo-afrykańskiej.

Adriatica — otrzymuje 2 motorowce pasażerskie o tonażu ogólnym 8 000 t dla komunikacji z Bliskim Wschodem (Egipt i Stambuł) i 3 motorowce towarowe o tonażu 12 000 t dla linii *Adriatico - Danubio.*

Tirrenia — otrzymuje 11 motorowców o tonażu 30 250 t dla linii Włochy — Północna Europa — Bałtyk, oraz 6 statków o tonażu 9 600 t dla Sycylii.

Italia — otrzymuje 2 motorowce pasażerskie o pojemności 15 do 16 000 t, oba dla linii środkowo-amerykańskiej, 2 motorowce pasażerskie po 10 000 t dla linii południowo - amerykańskiej i 5 motorowców towarowych o tonażu 30 000 t dla linii północno- i środkowo-amerykańskiej.

Jak z powyższego wynika, nader poważnie zwiększy się obsługa przez statki włoskie trasy Bałtyk — Morze Śródziemne, co m. i. winno specjalnie zainteresować gdyńskie sfery żeglugowe. Zwiększenie ilości statków włoskich na liniach lewantyńskich zaostrzy na tych trasach konkurencję floty handlowej włoskiej, niemieckiej i brytyjskiej. Usprawniona zostanie wreszcie poważnie komunikacja morska metropolii z obszarami kolonialnymi.

Nowo budujące się statki odznaczać się będą najnowocześniejszą konstrukcją, zwłaszcza jeśli chodzi o motory, przy których budowie kładzie się specjalny nacisk na postulat ekonomiczności w użyciu; ponadto zwiększona zostaje szybkość. Całkowity koszt budowy obliczają włoskie sfery żeglugowe na 1,5 miliarda lirów.

W wyniku dyskusji nad budżetem dyrekcji marynarki handlowej powzięto w bieżącym roku uchwałę zamówienia dla wyżej wymienionych czterech towarzystw żeglugowych dalszych 120 000 t statków pasażerskich i towarowych o szybkości niemniejszej od 17 węzłów na godzinę a dla linii amerykańskiej, dalekowschodniej i egipskiej o szybkości 21 — 24 węzłów na godzinę. Łącznie z poprzednio zamówionymi 250 000 t nowy tonaż dla linii subwencjonowanych wyniesie 370 000 t. Tak poważne zwiększenie floty handlowej okazało się koniecznym na skutek bardzo dużego ożywienia się żeglugi na trasach obsługiwanych przez towarzystwa włoskie, zarówno z powodu ogólnej zwyżki koniunkturalnej jak też w wyniku bardziej intensywnego zagospodarowania imperium w Afryce Wschodniej.

Specjalnie dla przewozu węgla z włoskich zagłębi Arsa i Sardegna podjęto budowę 150 000 t netto węglowców, według jednolitego typu (po 5 000 t netto każdy), które mają być ukończone w r. 1940. Statki te łącznie z już posiadaną 40 000 t flotą węglowców włoskich mają obsłużyć 4-milionową produkcję węgla obu zagłębi; taką bowiem ilość węgla mają one według obliczeń włoskich produkować w r. 1940. Ponieważ Włochy muszą ponadto importować duże ilości węgla, przeto dla uniezależnienia się w tym zakresie od pośrednictwa flot zagranicznych przewiduje się dalszą rozbudowę statków węglowo - transportowych w ciągu lat 1938—1948 o globalnym tonażu 800 000 t. Statki te będą przystosowane również do transportu metali i minerałów.

Program rozbudowy floty handlowej przewiduje ponadto rozbiórkę i przebudowę starych statków, jak np. ustawienie nowych motorów na transatlantykach *Roma, Augustus, Vulcania i Saturnia.*

Realizacja tego wielkiego programu rozbudowy włoskiej floty handlowej zmieni poważnie równowagę dotychczas w tej dziedzinie ustaloną, wysuwając włoską marynarkę handlową zwłaszcza pod względem nowoczesności i szybkości na jedno z pierwszych miejsc w świecie. Nowe statki zastąpią ubytek tonażu, jaki w wysokości 300 000 t nastąpił we flocie włoskiej w przeciągu 10-ciu ostatnich lat wskutek normalnego zużycia, i pozwolą na wycofanie jednostek typu przestarzałego. Nowy tonaż wzmocni samowystarczalność włoskiego organizmu gospodarczego, uniezależniając go od drogiego i w wypadku wojny niebezpiecznego pośrednictwa flot obcych, co dla państwa pozbawionego wielu surowców względnie zmuszonego do importu z kolonii posiada pierwszorzędne znaczenie. Wreszcie zrealizowanie planu rozbudowy marynarki handlowej przyczyni się do zaoszczędzenia dewiz płaconych dzisiaj przez Włochy obcym armatorom w kwocie 250 milionów lirów rocznie.

Z. G.

SYSTEM SUBWENCJONOWANIA WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Subwencjonowanie budownictwa okrętowego we Włoszech

Wielostronne, zarówno gospodarcze jak i polityczne znaczenie morskiej floty handlowej przyczyniło się do powstania i rozwoju we wszystkich państwach systemu subwencjonowania marynarki handlowej i to zarówno w formie pomocy finansowej przy rozbudowie floty handlowej, jak też w formie opieki państwa nad eksploatacją floty.

Szczególną dynamiką na polu rozwoju marynarki handlowej odznaczają się Włochy, dążące od szeregu lat konsekwentnie do osiągnięcia możliwie najdalej posuniętej autarkii w dziedzinie przewozu morskiego, przy czym tendencja ta wzrosła w okresie sankcji antywłoskich, a dzięki utworzeniu imperium znalazła szerokie podstawy gospodarcze. System subwencjonowania budowy morskich statków handlowych we Włoszech opiera się na specjalnym ustawodawstwie subwencyjnym, a w pewnej części uregulowany jest także w morskim prawie włoskim.

Podstawowym w tej mierze jest dekret z 16 czerwca 1926 r., który przyznaje budującym morskie statki handlowe szereg ulg celnych, podatkowych, oraz premii.

W szczególności zwolnione są od cła materiały metalowe konieczne do budowy kadłuba okrętu, mianowicie w wysokości 480 kg na tonę pojemności brutto, przy kadłubie metalowym pojemności ponad 1 000 ton, w wysokości 520 kg przy kadłubie poniżej 1 000 ton i w wysokości 100 wzgl. 120 kg przy kadłubach drewnianych lub żelazobetonowych. Przy użyciu materiału krajowego płacone jest 7,75 lirów od kwintala metalu, tytułem zwrotu opłaty celnej. Również zwolnione są od cła materiały metalowe służące do wyrobu motorów, kotłów i innych aparatów pomocniczych do 170 względnie 200 kg na konia mech.; tutaj również przy użyciu materiałów krajowych następuje wypłata premii tytułem zwrotu opłaty celnej w wysokości 7,75 lirów od kwintala walcówki lub żelaza profilowego do 50 kg na konia mech. i w wysokości 20 lirów od kwintala rur

stalowych do 10 kg na konia mech. i do 5 kg na konia mech. przy palenisku. Wreszcie zwolnione są od cła materiały potrzebne do przeprowadzenia zmian i napraw kadłuba, względnie maszyn na statkach zbudowanych we Włoszech, jak też wypłaca się premię przy przeróbkach podobnie jak przy budowie zasadniczej, jeśli materiały metalowe są wyrobu krajowego.

Przewidziane w budżecie Ministerstwa Komunikacji kwoty, jakie państwo wypłaca budującym statki tytułem zwrotu ceł, wynoszą 26 milionów lirów rocznie, poczynając od r. 1926 do 1938 r., tj. w ciągu całego 12-stolecia obowiązywania dekretu z r. 1926. Do wydatku tego dodać należy ubytek wpływów celnych, powstały wskutek bezcłowego importu metali niezbędnych do budowy statku.

Ulgi podatkowe to dalsza forma subwencjonowania budownictwa okrętowego. W szczególności statki, korzystające z ulg dekretu z r. 1926, zwolnione są na okres 5-ciu lat od podatku od ruchomości. Ponadto na zasadzie ustawy z 8 lipca 1929 r. statki zbudowane we Włoszech po wejściu w życie tej ustawy i spuszczone na wodę do 30 czerwca 1938 r., o szybkości minimalnej 14 mil na godzinę, zwolnione są od podatku dochodowego na przeciąg lat 10.

Premie. Wspomniany dekret z 1926 r. przyznaje premie konstrukcyjne: 1) W wysokości 32 lirów od tony brutto kadłuba metalowego, 20 lirów od tony kadłuba żelazobetonowego i 9 lir. od tony kadłuba drewnianego. Konstrukcja kadłuba metalowego musi być przystosowana do zainstalowania w razie potrzeby armat kalibru 152 mm. 2) Premie od motorów w wysokości odwrotnie proporcjonalnej do ilości materiału opałowego; najwyższa premia w wysokości 36 lir. na konia mech. przysługuje przy zużyciu 175 i mniej gr. opału na konia mech. i godzinę przy olejach o gęstości 0,890 przy 15° C. 3) Premię w wysokości 11 lub 12 lir. od kwintala wypłaca się przy pomocniczych kotłach parowych, rezerwowych urządzeniach motorowych itp.

Wysokość premii konstrukcyjnych zmniejsza się po każdym czteroleciu trwania dekretu z r. 1926 o 10%, jak też obniża się proporcjonalnie do ilości materiałów zagranicznych, użytych do budowy maszyn. Na premie konstrukcyjne państwo wydało w latach 1926 do 1938 — 372 miliony lirów.

Do korzystania z dobrodziejstw dekretu z r. 1926 są uprawnione tylko te statki, które zostały zaliczone do najwyższej klasy rejestrowej, poza tym muszą one przynajmniej 5 lat pływać pod banderą włoską. W wypadku uchybienia tym warunkom właściciel statku zobowiązany jest zwrócić wszystkie pobrane od państwa premie oraz opłacić cło od sprowadzonych z zagranicy materiałów. Prawo do korzystania z dobrodziejstw dekretu traci ten budujący statek, który w ciągu określonego w ustawie czasu nie wykona 20% kadłuba wzgl. nie dokona zamówienia na dostawę motoru.

Premie za wyposażenie statku w wysokości od 30% premii konstrukcyjnej przy szybkości statku 14 do 15 mil na godzinę do 235% — przy szybkości 27 i więcej mil przyznaje ustawa z 8 lipca 1929 r. armatorom włoskim przy statkach handlowych zbudowanych we Włoszech po wejściu w życie tej ustawy i spuszczonych na wodę do 1938 r. Specjalne premie przewiduje dekret z 18 października 1934 r. dla statków włoskich, które na szlakach transatlantyckich zwiększą szybkość o 3 mile na godz. przy minimalnej szybkości 20 mil na godzinę.

Premie za rozbiórkę starych statków wynoszą 25 lir. za tonę rozebraną do maksymalnej kwoty na jednego armatora — 200 000 lir. (ustawa z 13 listopada 1931 r.).

Wobec wygaśnięcia z dniem 30 czerwca 1938 r. dekretu z r. 1926 opracowane zostały nowe przepisy, które rozszerzają jeszcze bardziej system popierania rozbudowy floty handlowej, przeznaczając na ten cel z funduszów państwowych 1 miliard lirów na okres 10-ciu lat. Nowy dekret przewiduje szerokie ulgi celne, podatkowe, oraz ułatwienia i premie finansowe; dąży do wzmożenia tempa budowy nowych statków, zwłaszcza typowych jednostek morskich o aprobowanej konstrukcji i pojemności, tudzież do budowy nowych motorów na statkach już istniejących, wreszcie do zachęcenia armatorów ku przeróbce i remontowaniu starych statków.

Skutkiem tak pomyślanego systemu subwencyjnego jest obniżenie kosztów budowy statku dla armatora włoskiego o ⅓ ceny rynkowej.

Subwencjonowanie linii okrętowych

W tej dziedzinie działalności państwa włoskiego rozróżnić można dwa okresy. W pierwszym od r. 1924 państwo subwencjonowało ogólnie linie okrętowe pod warunkiem spełniania przez nich określonych ustawowo wymogów, a mianowicie: 1) obsługi określonych linii morskich, 2) posiadania określonej ilości rejsów, tras morskich, oraz ścisłych rozkładów jazdy, 3) określonej ilości statków dla obsługi każdej linii, 4) uregulowanych przepisów o transporcie poczty, 5) taryfy i warunków przewozu pasażerów, towarów i pieniędzy, 6) przepisów o obsłudze mieszanej towarowo-osobowej, 7) dawania ulg przy przewozach na rzecz państwa, 8) podlegania nadzorowi nad wykonywaniem obsługi linii, 9) prowadzenia statystyki ruchu, rocznych sprawozdań technicznych i finansowych, 10) kary za niedotrzymanie powyższych przepisów.

Linie subwencjonowane podlegają nadzorowi administracji marynarki handlowej przy Ministerstwie Komunikacji względnie władz podległych. Wydatki z tytułu subwencjonowania linii żeglugowych przez Skarb Państwa mają wynosić według ustawy z 13 grudnia 1928 r. w okresie od 1925 do 1947 r. kwotę 3 817 694 500 lirów.

Dekret z 7 grudnia 1936 r. otwiera drugi okres w państwowej akcji subwencyjnej. Mocą tego dekretu utworzone zostały cztery towarzystwa subwencjonowane: *Italia* w Genui, *Lloyd Triestino* w Trieście, *Adriatica* w Wenecji i *Tirrenia* w Neapolu. Towarzystwa te mają charakter monopolistyczny, jeśli chodzi o prawo korzystania z subwencji państwowych. Rozdziałem dotacji Skarbu Państwa oraz ich przeznaczeniem zajmuje się *Istituto Ricostruzione Industriale (I. R. I.)* który dla bieżącej kontroli finansowej i nadzoru nad całokształtem działalności towarzystw okrętowych utworzył spółkę finansową pod nazwą *Società Finanziaria Maritima (Finmare)* o kapitale zakładowym 900 milionów lir., powstałym drogą emisja obligacji na 20 lat, oprocentowanych w wysokości 4,5% i gwarantowanych przez Państwo. Ponadto *I. R. I.* wpłacił nowej spółce 100 milionów lir. jako specjalną rezerwę. Większość portfelu akcyjnego towarzystw subwencjonowanych posiada, do r. 1942, tj. do czasu wykonania budowy 44 nowych statków handlowych — *I. R. I.*

Specjalną formą pomocy państwowej dla subwencjonowanych towarzystw okrętowych, udzielanej im pod warunkiem przystąpienia do budowy nowych statków handlowych, jest prawo do emisji obligacji imiennych lub na okaziciela, amortyzowanych w okresie 20-letnim, gwarantowanych przez państwo, oraz zabezpieczonych prawem zastawu na statkach, stanowiących własność towarzystwa

emitującego, tudzież na statkach, których budowa w wyniku emisji została podjęta. Wysokość obligacji nie może przekroczyć dwukrotnie kapitału zakładowego towarzystwa, ⅔ wartości statków obciążonych prawem zastawu, względnie 40% subwencji należnej od państwa. Dopuszczalna jest również cesja części sumy subwencyjnej, zagwarantowana zastawem okrętowym na rzecz instytucji, które przystąpią do budowy nowych statków przy pomocy emisji obligacji, — w wypadku gdy samo towarzystwo uprawnione do emisji nie ma zamiaru z prawa tego skorzystać.

Powyższa konstrukcja włoskiej działalności subwencyjnej, oparta na ścisłym planie rozbudowy floty handlowej, przyczynia się do bardzo szybkiego rozwoju taniego budownictwa okrętowego przez równomierne i celowe rozprowadzenie kapitału, oraz przez ingerencję czynnika nadrzędnego w szczegóły działalności konstrukcyjnej — a z drugiej strony pozwala państwu włoskiemu na kierowanie działalnością żeglugową towarzystw okrętowych, zgodnie z potrzebami nadrzędnymi całości gospodarstwa narodowego, oraz stosownie do wymogów państwowej racji stanu.

Z. G.

GOSPODARKA MORSKA W R. 1937 W PUBLICYSTYCE POLSKIEJ

R. 1937, zaznaczający się w naszej gospodarce morskiej dalszą rozbudową portu w Gdyni, wzrastającymi obrotami oraz poważnym zwiększeniem się stanu naszej floty handlowej, znajduje swój wyraz w polskiej publicystyce gospodarczej. Jednakże jeśli do publicystyki tej stosować podane przez prof. T. Brzeskiego w ostatnim numerze „Ruchu Prawniczego, Ekonomicznego i Socjologicznego"[1] kryterium jakiemu winno odpowiadać tego rodzaju piśmiennictwo gospodarcze — musi mieć a) charakter informacyjny, b) informacje te winny być tłumaczone w kierunku tłumaczenia przyczynowego jak i zwróconego do przyszłości a więc przewidywania; jeśli to kryterium stosować do omawianego przez nas działu publicystyki gospodarczej, to uznać go należy za zbyt szczupły w stosunku do objawów życia i wydarzeń, które w 1937 r. na odcinku gospodarczo-morskim miały miejsce. Musimy bowiem z całej literatury poświęconej tym zagadnieniom wyeliminować artykuły sprawozdawcze, dalej działy kronikarskie, krótkie notatki itp.; aby łatwiej tę selekcję przeprowadzić, zastosujemy ją już do periodyków, uwzględniając tylko te, które mają cechy naukowego podchodzenia i traktowania zagadnień. Pomijamy więc cały szereg czasopism gospodarczych ze względu na ich specjalny charakter np. propagandowy, popularyzacyjno-kronikarski itd. Dalej jeśli już mówimy o ograniczeniach i zastrzeżeniach to dodajmy najważniejsze, mianowicie, aby sprawę rozpatrywać *sine ira et studio* — pomijamy nazwiska autorów, tytuły pism czy artykułów.

Z polskich periodyków poświęconych przede wszystkim gospodarce morskiej pozostaje nam do rozpatrywania niewielka ilość — mianowicie po wykluczeniu w myśl podanych zasad czasopism, których nie można ze względu na charakter

---

[1] Dr. Tadeusz Brzeski — Publicystyka gospodarcza, — *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* Poznań, Nr. 18, Poznań.

pod nie podsunąć, pozostaje tylko 5 (z tych 4 wychodzą w Gdyni). Największa ilość artykułów w tych periodykach poświęcona jest w 1937 r. dalszej rozbudowie portu gdyńskiego, problemom inwestycyjnym, przyczym szeroko omawia się rolę Gdyni jako ośrodka przemysłowego i punktu węzłowego szlaków komunikacyjnych lądowo-morskich. Dalej omawiane były problemy handlu morskiego, tranzytu, sprawy surowców (bawełna, skóry). Opracowania na tematy specjalne, są stosunkowo nieliczne i obejmują tylko niektóre problemy, jak subwencjonowanie żeglugi, taryfowe, frachtowe. Jeszcze rzadsze są opracowania dotyczące tych dziedzin, które w tego rodzaju czasopismach powinny być jak najszerzej uwzględniane. Mamy tutaj na myśli analizę rynków frachtowych, zagadnienia koniunkturalne jak również opracowania dotyczące organizacji rynku towarowego i finansowego w porcie, jak sprawy dotyczące dyspozycji handlowej towarami, umów handlu morskiego itp. Z tych ostatnich tematów poruszone zostały w 1937 r., w branych pod uwagę czasopismach, jedynie sprawy arbitrażu, szypczendlerki oraz publicznych domów składowych w porcie.

Innego rodzaju tematy marynistyczne o dużej ilości, rzec można, „propagandyzmu" zawierają czasopisma polskie, ogólno-gospodarcze (uwzględniono 14 czasopism gospodarczych). Artykuły te, mające na celu wytworzenie odpowiedniej atmosfery psychologicznej w społeczeństwie i, że tak powiemy „zorganizowanie zaplecza", dotyczą przede wszystkim sprawy wykształcenia fachowców morskich, sprawy inicjatywy prywatnej w żegludze, rozwoju floty handlowej, roli handlu zamorskiego w gospodarce narodowej itd. Jeśli jeszcze wyłączymy artykuły sprawozdawcze, omawiające obroty portowe, działalność polskiej floty handlowej itd., to pozostanie stosunkowo nieliczna ilość opracowań, pozwalających na wysnuwanie pewnych wniosków.

Wśród pozostałych dla naszych rozważań opracowań, najwięcej miejsca zajmują zagadnienia polskiej floty handlowej, jej rozbudowy i struktury, a więc problem trampingu, linii regularnych, dalej obszernie dyskutowana była w szeregu instruktywnych artykułów rola floty narodowej w systemie gospodarczo-finansowym (dewizy), sprawa pomocy państwa dla bandery narodowej i stoczni krajowej. Mniej już artykułów poświęcono aktualnym w 1937 r. ogólno-światowym problemom żeglugowym — koniunktura w żegludze, konferencje żeglugowe, Gdynia jako port bazowy — tematy te omawiane często po kilka razy, to już całość zainteresowań morskich naszej publicystyki gospodarczej.

Jeszcze częściej niż tematy, powtarzają się w naszej publicystyce gospodarczo-morskiej nazwiska; dowodzi to może nie tyle braku fachowców, ile raczej braku zainteresowania u nas problemami morskimi. Przyczyn tego stanu szukać należy w strukturze gospodarczej Polski — gospodarka morska jest u nas stosunkowo młoda i w całokształcie zagadnień gospodarczych zajmuje jeszcze ułamkowe stanowisko. Toteż mały popyt — ze względu na drobną liczbę sfer zainteresowanych w gospodarce morskiej, szukających w tym dziale publicystyki informacji i wskazówek dla celów praktycznych — nie stwarza u nas dużego bodźca w kierunku rozwoju właściwej publicystyki gospodarczo-morskiej. Stąd brak w polskiej publicystyce na odcinku morskim tak autorów jak i pism. Praktycy, przy znanej niechęci tych sfer do pisania, zabierają głos bardzo rzadko, brakuje również artykułów pisanych przez naukowców, mających przecież więcej możności opracowania aktualnych problemów gospodarczo-morskich, zwłaszcza jeśli chodzi o takie tematy jak np. zagadnienie koniunkturalne w żegludze, związane przecież

ściśle z ogólno-gospodarczą sytuacją, dalej problem koncentracji w żegludze itp., a więc wszystkie te tematy, które dla „oświetlania i przyczynowego powiązania opisywanych faktów i przewidywania ich przyszłego rozwoju"[2] wymagają szerszej i głębszej wiedzy ekonomicznej.

Abstynencja tych sfer jest tym niebezpieczniejsza, że często spotykamy w naszej literaturze artykuły na te tematy, będące raczej publicystyką popularną, jak to określa prof. T. Brzeski „czerpiącą wiadomości i wiedzę z drugiej ręki", w tym wypadku z czasopism żeglugowych zagranicznych.

Niebezpiecznym też jest brak dyskusji w naszej publicystyce marynistycznej, dalej bardzo rzadko spotyka się krytykę, a jeszcze rzadziej to co według prof. T. Brzeskiego przede wszystkim winno cechować publicystykę gospodarczą — wyżej już wspomniane przewidywanie. Nie chcąc wdawać się w szczegółową analizę jakościową wymienionych tematów, postaramy się raczej cyfrowo je ująć, — artykułów na interesujące nas tematy, przy dosyć zresztą liberalnej selekcji naliczyć możemy w 1937 r. ca 76.[3] Z tego, jeśli artykuły te podzielimy na pewne ogólne grupy, przypada na: 1) morskie zagadnienia ogólno-gospodarcze — 13; 2) żeglugowe — 18; 3) dotyczące floty handlowej — 15; 4) portowe — 16; 5) handlowo-morskie — 14.

Cyfry te w zestawieniu z ilością artykułów w 1937 r. dotyczących innych dziedzin gospodarki są sstosunkowo nikłe. Dysproporcja ta jest jeszcze większa, jeśli naszą publicystykę gospodarczo-morską porównywać z polskim piśmiennictwem na tematy ogólno-gospodarcze pod kątem widzenia wartości opracowań, publicystycznego ujęcia aktualnych zagadnień oraz fachowości autorów. Również w porównaniu z marynistyczną publicystykę zagraniczną (krajów zachodnich) uwypukla się nie tyle ilościowe ubóstwo naszej publicystyki — co jest zresztą zawsze problematyczne ze względu na metodę klasyfikacji danego artykułu, — ile raczej mały zasięg pod względem poruszanych tematów. Otóż podając zresztą dosyć powierzchownej analizie wykaz artykułów na tematy gospodarczo morskie w 1937 r., opublikowany w genewskim „Miesięcznym spisie artykułów wybranych"[4] — wśród których przeważają oczywiście angielskie i niemieckie, widzimy, że wśród nich na czoło wysuwają się problemy frachtowe oraz rentowność żeglugi. Są to w ciągu całego 1937 r. najważniejsze zagadnienia shippingowe i przewidywania dalszego trwania koniunktury frachtowej względnie jej załamania są najszerzej omawiane. Wytłumaczyć to można tym, że publicystyka w krajach zachodnich spełnia właściwą rolę informatora sfer zainteresowanych w gospodarce morskiej (akcjonariuszy towarzystw żeglugowych, stoczni itp.), tłumacząc i analizując na szerszej platformie zachodzące fakty, zjawiska.

Dużo miejsca poświęca obca publicystyka w omawianym roku budownictwu okrętowemu i to zarówno uwzględniając jego aspekty ekonomiczne jak i techniczne, a więc budownictwo a koniunktura, ceny tonażu, statki standartowe, eksploatacja statku handlowego, typy statków, subwencjonowanie budownictwa itd. Ponieważ shipping jest przemysłem wybitnie międzynarodowym, toteż problemy żeglugowe, poruszane przez publicystów zachodnio-europejskich, opracowane są z punktu widzenia współpracy żeglugowej różnych krajów, porozumień konferencyjnych, poo-

[2]) Dr Tadeusz Brzeski — Publicystyka gospodarcza, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* r. 18, r. 2.

[3]) Częściowo na podstawie Dwutygodniowego Biuletynu Bibliograficznego — *Prasa Gospodarcza*, Warszawa, r. IV, Nr. 1—24.

[4]) *Liste Mensuelle d'Articles Selectionnes*, Genève 1937, Nr 1—12.

lów itp.; dalej często dyskutowana jest ingerencja państwa w żegludze i jej zakres. Sprawy portowe, jak wyposażenie portu, robotnicy portowi, wolne strefy, konkurencja portów, są częstymi tematami w czasopismach zagranicznych. Równie częste są artykuły dotyczące asekuracji morskiej, zwyczajów portowych, ich interpretacja, krytyki itd. Uderza przede wszystkim w piśmiennictwie zagranicznym duża ilość poruszonych tematów fachowych, omawiających — wymieniamy przykładowo) — sprawy bunkru, bezpieczeństwo luków okrętowych, technikę przeładunku, chłodnictwo, sprawy dotyczące awarii itd. Oczywiście trudno wyliczyć cały ogromny zasięg zainteresowań obcej publicystyki marynistycznej — zrozumiały on jest w krajach *par excellence* morskich, gdzie życie nasuwa większy szereg różnorodnych zagadnień, domagając się od postępującej za nim publicystyki możliwie wczesnej pomocy przy rozwiązywaniu praktycznych problemów.

Na tle przytoczonych uwag zrozumiemy mniejszy zakres tematyczny i odbiegające od spotykanego zagranicą podejście do zagadnień, polskich publicystów marynistycznych, wynikający przede wszystkim ze stosunkowo małego zasięgu zainteresowanych sfer w gospodarstwie morskim. Podkreślić jednak należy, że wraz z rozwojem naszej działalności gospodarczej na morzu, następuje rozwój tak jakościowy jak i ilościowy naszego piśmiennictwa na tym odcinku. Nie chcąc zapuszczać się w zbyt wczesny okres polskiej publicystyki marynistycznej, ograniczymy się do porównania z r. 1935 — co już daje możność uzasadnienia tego stwierdzenia. Otóż na przestrzeni tych dwu lat 1935 i 1937 wzrosła poważnie ilość rozpraw, gdyż w 1935 r., opierając się na opracowaniu dr. W. Winida w „Biuletynie Izby Przem.-Handlowej w Gdyni",[5] wynosiła ona tylko 17 (ogólna ilość 44, w tym jednak 27 sprawozdawczych). Gdyby i do naszego zestawienia zastosować bardziej rygorystyczne kryterium i przeprowadzić ściślejszą selekcję uwzględnionychartykułów, to i tak pozostałaby cyfra o 100% przerastająca liczbę artykułów z r. 1935 (17—38). Również i pod względem zakresu zainteresowań i pod względem zamiłowań r. 1937 przedstawia się znacznie korzystniej. Mianowicie w 1935 r. z 17 rozpraw uwzględnionych przez autora — 5 odnosi się do dewaluacji guldena gdańskiego, z tego 3 charakteru sprawozdawczego, 6 traktuje zagadnienia polskiej floty handlowej, 2 handel gdyński, 2 stosunki polsko-gdańskie, pozostałe zaś po jednym artykule — o tranzycie i o uprzemysłowieniu Gdyni.

Ryzykując dosyć jeszcze wczesne wyciąganie wniosków ogólnych, dotyczących polskiej publicystyki gospodarczo-morskiej, możnaby na podstawie dotychczasowej jej linii rozwoju ustalić takie mniej więcej fazy:

1) W pierwszym dziesięcioleciu polskiej pracy na morzu, licząc od założenia portu w Gdyni, tematy w polskiej publicystyce marynistycznej dotyczą przeważnie ogólnych zagadnień morskich o zabarwieniu emocjonalnym i znaczeniu propagandowym.

2) Druga faza do r. mniejwięcej 1935 — cyfra tylko orientacyjna — kiedy poruszane są już konkretniejsze tematy jak np. w r. 1935, ujęte głębiej i od strony aktualnej, jednakże piszący w przeważającej mierze opierają się przy tym na piśmiennictwie obcym.

3) Trzecia — aktualna faza nierozgraniczona jeszcze wyraźnie od poprzedniej, w której dzięki zaznajomieniu się szerszego już grona ekonomistów z życiem gos-

[5]) Dr W. Winid — Gospodarcze tematy morskie w naszych czasopismach z r. 1935. *Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni*, r. 1935, str. 4.

podarczo-morskim, mamy opracowywane poszczególne odcinki tej gospodarki, co znajduje wyraz np. w omawianym roku, gdzie takie zagadnienia jak rynek frachtowy, tramping, umowy *cif, fob.*, czartery, szypczendlerka, stocznie, arbitraż, ekspedycja itd. są na porządku dziennym, przyczym coraz częstszym objawem jest właściwe podejście publicystyczne do zagadnień.

Te cechy pozwalają przypuszczać, że przy istniejącej dotąd linii rozwojowej naszej gospodarki morskiej, również i publicystyka marynistyczna podąży równolegle za nią, osiągając należne sobie stanowisko w wysoko stojącej polskiej publicystyce ogólno-gospodarczej.

Powyższe omówienie polskiej publicystyki gospodarczo-morskiej posiada bezsprzecznie pewne luki, których oczywiście w miarę możności unikaliśmy, uwzględniając wszystkie dostępne źródła. Należą do nich: 1) komplet czasopism żeglugowych polskich i obcych (30) oraz ogólno-gospodarczych (120), zebranych w Gospodarczym Archiwum Morskim Instytutu Bałtyckiego w Gdyni. 2) Prasa Gospodarcza. Dwutygodniowy Biuletyn Bibliograficzny. Warszawa, r. IV, nr 1—24. 3) Liste Mensuelle d'Articles Selectionnés. Liga Narodów. Genève, 1937, nr 1—12.

A. Zakrzewski

RECENZJE

Rocznik Państwowego Urzędu Kontroli Ubezpieczeń, Wydawnictwo Ministerstwa Skarbu, Warszawa, 1937, str. 199.

Rocznik przedstawia operacje wszystkich zakładów ubezpieczeniowych (za wyjątkiem ubezpieczeń społecznych) według danych z 1936 r. Niewątpliwie trudności techniczne (konieczność ściągania danych bilansowych i statystycznych od wszystkich towarzystw ubezpieczeniowych, które niekiedy późno zamykają definitywne obrachunki roczne) spowodowały, że P.U.K.U. nie mógł opublikować danych nowszych; z uznaniem należy podkreślić, że Roczniki od szeregu lat przyśpieszyły znakomicie termin swego ukazywania się.

Z ostatniego Rocznika wynika, że koniunktura — jakkolwiek z pewnym opóźnieniem, właściwym ubezpieczeniom — objęła także tę dziedzinę życia gospodarczego. Wprawdzie ogólny zbiór składek ubezpieczeniowych obniżył się ze 136,9 milion. zł w 1935 r. na 129,7 milion. zł w 1936 r., jednak należy to przypisać wyjątkowym okolicznościom, zaszłym w działach najważniejszych: ogniowym i życiowym. Mianowicie w dziale ogniowym przyznały publiczne zakłady ubezpieczeń na 1936 r., dla złagodzenia skutków kryzysu, częściową bonifikatę składek, wynoszącą około 6 milion. zł; w dziale życiowym natomiast załamał się największy w Polsce zakład ubezpieczeń życiowych „Phönix", co spowodowało w rezultacie spadek ogólnego zbioru składek życiowych o 3,7 milion. zł, czyli o 10,1%. Nieomal wszystkie inne działy wykazały natomiast wzrost składek, który był szczególnie znaczny w dziale ubezpieczeń od odpowiedzialności prawnej (+20,7%), ubezpieczeń przewozowych (+20,1%) i ubezpieczeń od gradobicia (+14,7%); niektóre mniejsze działy osiągnęły nawet jeszcze poważniejszy wzrost. Ogólnemu zbiorowi składek 129,7 milion. zł odpowiadały szkody w kwocie 77,6 milion. zł, różnica między obu sumami zł 52,1 milion. mogłaby odpowiadać w przybliżeniu społecznemu kosztowi ubezpieczeń, przyjmując wypłacone odszkodowanie jako zwrot składek ubezpieczonym.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje dział ubezpieczeń przewozowych i to nie tylko z uwagi na swój silny rozrost — mimo wielkich szkód, wynoszących w 1936 r. 82%, — ale także z uwagi na fakt, że w nim znajduje odbicie rozwój naszej floty handlowej. Ubezpieczenia przewozowe bowiem, to przede wszystkim i to w coraz wyższej mierze — ubezpieczenia morskie. Zbiór składek ubezpieczeń przewozowych wynosił w 1935 r. 3,39 milion. zł, a w 1936 r. 4,07 milion. zł. Sumy te są jeszcze niewspółmiernie niskie, tak w stosunku do innych działów ubezpieczeń, jak i w stosunku do możliwości, jakie dają wzrastające obroty morskie Polski. Wprawdzie roczny zbiór składek z ubezpieczeń przewozowych rośnie szybciej niż obroty handlu morskiego, niemniej porównanie odnośnych cyfr naszych z zagranicznymi wskazuje, że dział ten winien dojść do wyników znacznie lepszych; jest to zadaniem odpowiedniej organizacji handlu morskiego i ubezpieczeń przewozowych, a nade wszystko sprawnej, a przy tym nieprzepłacanej akwizycji.

Poza tym winien się w najbliższych latach dobrze rozwijać dział ubezpie-

czeń gradowych, oraz — po przezwyciężeniu kryzysu „feniksowego“ — dział ubezpieczeń życiowych; pierwszy z uwagi na polepszenie położenia rolnictwa, drugi z uwagi na ogólne polepszenie koniunktury i większą płynność na rynku pieniężnym.

Dr L. Rosiński

Wildiers Pierre et Caethoven Marcel, ***Manuel Pratique des Assurances Maritimes.*** Editions Lloyd Anversois, Antwerpia, 1936, str. 341.

Książka ta jako podręcznik dla ubezpieczeń morskich, odznacza się wielką przejrzystością układu, dającą także laikowi pewien pogląd na metody pracy, rodzaje ryzyka, zwyczaje itd., istniejące w asekuracji morskiej. Wstęp do niej napisał profesor Sohr.

Po kilku uwagach wstępnych (rozdział I), określających zasadnicze pojęcia ubezpieczeń morskich, autor przechodzi (w ramach rozdziału II o ubezpieczeniu towarów) do tzw. polisy antwerpijskiej (***Police d'Assurence Maritime d'Anvers de 1859)*** z jej klauzulami, co do szkód morskich (zatonięcie, ogień, kradzież, ryzyko wojenne itd.), dalej co do zakresu terytorialnego, rzeczowego i czasowego ubezpieczenia itd. Zagadnieniu awarii poświęca autor specjalną uwagę. Rozdział II kończy się omówieniem ubezpieczenia towarów według warunków angielskich.

Rozdział III poświęcony jest ubezpieczeniu statków ***(les assurances du corps)*** tj. ryzyka, na które są narażeni nieomal wyłącznie właściciele statków i armatorzy. W tej dziedzinie polisa antwerpijska z r. 1859 jest bardzo lakoniczna i niekompletna. Toteż autor więcej miejsca poświęca polisie angielskiej Lloyda wraz z jego różnorodnymi klauzulami, rozwiniętymi w wiekowej tradycji angielskich ubezpieczeń morskich.

Rozdział IV daje krótki pogląd na reasekurację a V poświęcony jest awarii wspólnej, tj. szkodzie w zasadzie spowodowanej rozmyślnie i celowo dla uniknięcia większej szkody (np. wyrzucenie w morze części ładunku dla uratowania statku), przy czym korzystający z tej ofiary muszą ponosić odpowiednią część tej straty rozmyślnej (np. towarzystwo ubezpieczające statek).

W końcowym rozdziale zatytułowanym „teksty i dokumenty“ autor między innymi umieścił polisę antwerpijską z szczegółowymi klauzulami w języku francuskim i flamandzkim, oraz polisę Lloyd'a wraz z klauzulami.

Podręcznik jest wartościowy także dla polskich stosunków morskich. Użyteczność jego jest tutaj jednak o tyle mniejsza, że znaczna część naszych transakcyj jest zawierana na niemieckich warunkach morskich, których szczegółowego omówienia brak w książce.

L. R.

Dr Kurt Giese, ***Devisenverluste beim Güterverkehr über ausländische Seehäfen.*** Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1938 r., str. 77, tablice w tekście.

Dr Kurt Giese (emerytowany ***Regierungsdirektor)*** jest autorem szeregu publikacji na tematy portowe, m. i. dwóch innych dzieł, które ukazały się w r. 1936 wzgl. 1937 pt. ***Seehafentarife, als Mittel zur Devisenbeschaffung*** oraz ***Rhein oder deutsche Seehäfen?*** Obecnie omawiana, trzecia z kolei książka jest niejako dalszym ciągiem dwóch poprzednich, zacytowanych wyżej. Trzeba zaznaczyć, że, mimo ogólnikowo brzmiącego tytułu, jest ona poświęcona jedynie zagadnieniu strat dewizowych przy obrotach towarowych Niemiec przez porty ujścia Renu, leżących w granicach Holandii i Belgii.

Ten odcinek zagadnienia dewizowego Niemiec stał się w ciągu ostatnich dwóch lat tematem bardzo żywej dyskusji w

niemieckiej publicystyce gospodarczej, przy czym czołowym przedstawicielem zwolenników skierowania przywozu surowców, przeznaczonych głównie dla Nadrenii i Westfalii, oraz wywozu towarowego, pochodzącego z tych prowincji, na porty północno - zachodnich Niemiec jest właśnie dr Kurt Giese. W przeciwnym obozie, broniącym własnych lokalnych interesów, znalazły się Izby Handlowe w Duisburgu i w Mannheim oraz zrzeszenia interesantów żeglugi śródlądowej Niemiec. Gdy memoriały i publikacje tej grupy wydawały się być niezbyt wystarczającą obroną, na widownię wystąpił w r. ub. naczelny rzecznik interesów Izby Handlowej Duisburg - Wesel, prof. dr Otto Most ze swoją książką pt. ***Seehafenausnahmetarife, Devisenwirtschaft und Rheinschiffahrt - Kritische Feststellungen und Bemerkungen zu einer Streitschrift gegen den Rhein*** (Nakład: Gustav Fischer, Jena, 1937 r.).

Książka dra Giesego stanowi właściwie szczegółową polemikę z wywodami prof. O. Mosta, a więc — z obroną życia gospodarczego Nadrenii, i ma za zadanie — jak oświadcza we wstępie autor — przeciwstawić się niebezpieczeństwu płynącemu z przeświadczenia, które mógł wywołać O. Most i inni obrońcy dotychczasowego stanu rzeczy, jakoby całe zagadnienie nie było jeszcze dostatecznie dojrzałe, a tym samym — miałoby być jeszcze rzekomo sporne.

Trzeba przyznać, że wywody K. Giesego, oparte na różnych źródłach oficjalnej statystyki Niemiec oraz Holandii i Belgii, bądź też na ostrożnie dokonanych obliczeniach szacunkowych wartości usług, wymagających odpływu dewiz, oraz operujące rzeczowo skonstruowanymi (nie bez zacięcia polemicznego) argumentami, czynią na czytelniku przekonywujące wrażenie.

We wstępie K. Giese podkreśla punkt wyjścia swoich rozważań, ażeby już w pierwszym rozdziale przejść do szczegółowych badań nad stratami dewizowymi. Wynika z tych badań, że korzystanie z portów holenderskich i belgijskich, głównie z Rotterdamu i Antwerpii, przez handel zagraniczny Niemiec przyniosło gospodarce dewizowej niemieckiej w r. 1936 stratę netto w wysokości 136,4 milion. marek. Dla r. 1937, w którym zaznaczył się ogólny wzrost obrotów, stratę tę oblicza K. Giese na wzwyż 150 milion. marek w dewizach.

W drugim rozdziale autor rozprawia się z rzekomymi, według niego, stratami życia gospodarczego Nadrenii i całości gospodarstwa niemieckiego, jakie by miały powstać w wypadku skierowania wspomnianej części handlu zagranicznego Niemiec przez porty niemieckie.

W ostatnich dwóch rozdziałach K. Giese m. i. z naciskiem powołuje się na oświadczenie podsekretarza stanu w ministerstwie komunikacji Rzeszy, Kleinmanna, który stwierdził, że „przechodzenie towarów przez porty zagraniczne jest zawsze połączone ze stratą dewiz, zaś kierowanie ich przez porty niemieckie — z zaoszczędzaniem tychże dewiz“ (czyli popiera swe stanowisko oficjalnym twierdzeniem, które w naszych stosunkach już od dawna jest uważane powszechnie za bezsporne), oraz domaga się zastosowania takiej polityki kolejowych taryf portowych, która by spowodowała radykalną zmianę stanu rzeczy w pożądanym kierunku.

Jest rzeczą oczywistą, że argumentacja K. Giesego pokrywa się z celami obecnej wszechstronnie pojętej w sensie autarkicznym polityki gospodarczej Niemiec i ich interesami jako całości. (Przytoczone we wstępie motto, będące urywkiem z przemówienia Goeringa: „Nie liczcie według księgowości waszego małego gospodarstwa, lecz rachujcie zgodnie z wielką buchalterią Niemiec“ jest z pewnością szczerze zharmonizowane z intencjami autora.) Nie ulega jednak wątpliwości, że posunięcia, które, sądząc z oficjalnych wypowiedzeń, wcześniej,

czy później będą przedsięwzięte dla zapobieżenia stratom dewizowym na wspomnianym odcinku, przyniosą korzyści, które zresztą autor wylicza, nie tyle całości gospodarstwa niemieckiego, co, i to w sposób szczególny, zainteresowanym portom niemieckim, lecz nie bez pokaźnej straty dla Nadrenii. Stąd też zrozumiała jest obrona tej ostatniej. Zrozumiały jest również z drugiej strony chociażby taki fakt, jak wydanie omawianej książki przez poważną firmę wydawniczą właśnie w Hamburgu.

Obserwując toczącą się w publicystyce niemieckiej polemikę, której najsilniejszym i prawdopodobnie jednym z ostatnich akordów jest omawiana książka K. Giesego, przychodzi się do przekonania, że atmosfera *Volksgemeinschaft* systematycznie tworzona przez obecny reżim niemiecki napotyka na te same przeciwieństwa interesów gospodarczych poszczególnych regionów, jak i dawniej.

Niemieckiej publicystyce gospodarczomorskiej jest dobrze znana, bo wielokrotnie powtarzana od dawna, teza, że porty niemieckie, rejonując wzajemną konkurencję na terenie Niemiec, winny obsługiwać jedynie ciążące gospodarczo do każdego z nich zaplecze. Teza ta nigdy w praktyce nie była przestrzegana. Oficjalna polityka gospodarcza Niemiec nie mogła przecież wyraźnie angażować się na rzecz jednego z portów, albo też pewnej ich grupy. Inaczej jednak będzie się przedstawiała sprawa obecnie, gdy będzie chodziło o przekreślenie zasięgu geograficznego i — co ważniejsze — gospodarczego Rotterdamu i Antwerpii na rzecz nowego zaplecza Hamburga, Bremy, Emden i innych portów północno - zachodnich Niemiec, które zyskają dzięki projektowanym taryfom kolejowym obszary, od dawna leżące w ich zapleczu polityczno - celnym. Wprawdzie będzie to połączone ze szkodą dla życia gospodarczego Nadrenii, ale — „z jakimiż wielkimi posunięciami, przeobrażającymi stosunki gospodarcze, nie byłyby te szkody połączone" — zadaje pocieszające pytanie K. Giese na ostatnich kartkach swojej książki.

A. Szulc

Dr Werner E g g e r s, *Die Schiffsexpedition.* Nakł. Julius Springer, Berlin, 1937, str. VIII, 99.

Zadania maklera okrętowego, polegające na obsłudze powierzonego mu statku, odprawa (klarowanie) statku oraz piecza nad interesami armatora, to dziedzina pracy bardzo odpowiedzialnej, wymagająca oprócz zalet osobistych i taktu, dużego doświadczenia oiaz rutyny. Wykonawczą pracą klarków maklerskich kieruje szef wydziału odprawy statków, przeprowadzając jednocześnie rokowania związane z postojem statku i jego ładunkiem, uzgadnia rozbieżności, łagodzi spory, zabezpiecza pretensje, jednym słowem spełnia rolę troskliwego doradcy statku i zastępcy jego interesów. Nic też dziwnego, że każde przedsiębiorstwo maklerskie szczególnie starannie dobiera w tym dziale ludzi, którzy, będąc w osobistym kontakcie z klientelą, wolni w swej pracy zewnętrznej od bezpośredniej kontroli szefa, stanowią żywą reklamę swej firmy.

Wszystkie te zagadnienia stara się przedstawić autor w swej pracy; po wstępie omawiającym ogólnie cel, jakiemu służy odprawa statku i po scharakteryzowaniu jej znaczenia w żegludze morskiej, autor przedstawia w ogólnych zarysach rolę maklera okrętowego, cechy specyficzne tej branży kupieckiej, oraz kreśli obraz wzajemnego układu stosunków pomiędzy kontrahentami morskich umów transportowych, z którego wynikać mogą odchylenia w charakterze pracy maklera okrętowego.

W dalszej treści książeczki omówione zostały poszczególne fazy obsługi statku

przez maklera okrętowego, a mianowicie: właściwe klarowanie statku wobec władz lokalnych, obsługa statku w odniesieniu do załadowcy, frachtującego i odbiorcy, zadania maklera przy regulowaniu sporów, zabezpieczenie praw przy sporach sądowych, rola maklera w odniesieniu do władz konsularnych i Izb Morskich, pośrednictwo w zakresie obrotu pocztowego, obsługa załogi statku, pomoc w dostawach okrętowych oraz kredytowanie, regulowanie i rozliczanie należności za postój statku w porcie.

Praca napisana przez doświadczonego, jak widać, fachowca, jest jednakże przeznaczona nie tylko dla fachowców, ale dla każdego interesującego się bliżej transportem morskim. Dowodem tego, że autor liczył się z szerszym kręgiem czytelników, są podane w odsyłaczach zwięzłe i jasne objaśnienia wszystkich technicznych terminów. Z drugiej jednakże strony, gęste cytaty i odsyłacze do tekstów prawodawstwa morskiego i jego komentarzy, nadają pracy charakter rozprawy naukowej.

W rezultacie nie tylko początkujący praktykant, ale i doświadczony pracownik maklerski znajdzie tu masę interesujących i godnych zapamiętania rad i wskazówek dla swej codziennej pracy, a jednocześnie nauczy się szanować swój zawód, poznawszy jego sens istnienia i przydatność w transporcie morskim. Dla niefachowca, badającego zagadnienia transportu morskiego jedynie teoretycznie, *Die Schiffsexpedition* może być doskonałym ogniwem w łańcuchu pojęć na ten temat.

Jakkolwiek temat opracowano na podstawie doświadczeń w maklerstwie niemieckim, dla polskich czytelników praca dra W. Eggersa nie traci nic ze swej wartości, gdyż jak wiadomo, nasze ustawodawstwo morskie, zwyczaje i organizacja pracy portowej oparły się na wzorach zaczerpniętych u naszych sąsiadów. Drobne odchylenia w technice operacyj handlowych portu gdyńskiego nie staną z pewnością na przeszkodzie w pożytecznym wykorzystaniu cennych doświadczeń zebranych w omawianej pracy.

B. Żórawski

NOTATKA BIBLIOGRAFICZNA

Kontynuując rozpoczętą w numerze 1 „Uprawy Morza" bibliografię artykułów gospodarczo-morskich doprowadzoną do dnia 15 lutego br. podajemy ją obecnie do końca czerwca br.

Stanowi ona wyciąg z kartoteki bibliograficznej sporządzanej przez Gospodarcze Archiwum Morskie w Gdyni, gdzie też można znaleźć komplety czasopism niżej wymienionych.

Prawo — Ubezpieczenia morskie

„Z dziejów dawnego prawa morskiego" — Józef Bieniasz — *Wiadomości Portu Gdyńskiego,* Gdynia, nr 4 z kwietnia 1938, str. 10—12; c. d. w nr 5 od str. 7—9.

„Zur Erneuerung des deutschen Seerechts" — Dr. K. — H. C. — *Mitteilungen d. Hamburg. Weltwirtschafts - Archivs,* Hamburg, nr 12, 1938, str. 186—189.

„The B/L as a Document of Title" — Thayer — *Export, Trade & Shipper,* New York, nr 10, z 18. IV. 1938, str. 8—9.

„L'Incendie" — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 20. VI. 1938, str. 1—3.

„Le vol" — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 28. III. 1938, str. 1.

„Risques de Guerre". (La Frustration Clause) — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 31. V. 1938, str. 1.

„Theft & Pilferage Warehouse to Warehouse Clause" — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 14. IV. 1938, str. 1.

„Le Dispacheur" „Booth to Blame Collison Clause" art. 10" — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 14. III. 1938, str. 1—3.

„Waterborne agreement" — Wildiers Pierre — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 2. V. 1938, str. 1.

„Marine Insurance Certificates in CIF Sales" — *Export, Trade & Shipper,* New York, nr 12 z 2. V. 1938, str. 5—10.

„Devisenrecht und Schiffspfandrecht" — Werner Marwerde — *Hansa* Hamburg, nr 10, z 5. III. 1938, str. 488—489.

Problemy żeglugowe

„Kapitał prywatny w żegludze" („Problem inicjatywy prywatnej w żegludze") — R. P. — *Gazeta Polska,* Warszawa, nr 96, z 7. IV. 1938, str. 5.

„Polsko-szwedzka współpraca w dziedzinie żeglugowej" — Eneborg H. — *Żegluga,* Gdynia, nr 3—4, z marca—kwietnia 1938, str. 14.

„Coordinaciòn de transportes" — *Marina, rivista de la Liga Naval Argentina* nr 20, z marca 1938, str. 949—955 c. d. w nr 21, str. 1004—1006 i nr 22, str. 1059—1060.

„La balance des revenus et les transports" — Lucius Marc — *La Navigation du Rhin,* Strasbourg, nr 5, 1938, str. 155—162.

„Schiffahrtskonferenzen und Verlader" — Koenigs — *Hansa,* Hamburg, nr 18, z 30. IV. 1938, str. 819—820.

„Die Internationale Zusammenarbeit in der Uebersee-Trampfahrt" — Dr Rolf Stödter — *Hansa,* Hamburg, nr 19, z 7. V. 1938, str. 862—865.

„La collaborazione italo-polacca nel campo maritimo e commerciale" — B. Maineri — *Rivista di Politica Economica,* Roma, nr 4, 1938, str. 645—648.

„I problemi essenziali della marina britannica nel momento attuale" — Pino Fortini — *Rivista di Politica Economica.* Roma, nr 4, 1938, str. 673—678.

„Verkehrsprobleme nach der Normalisierung der litauisch-polnischen Beziehungen" — Dr. H. Boustedt — *Hansa,* Hamburg, nr 19, z 7. V. 1938, str. 865—866.

„Die verkehrspolitische Bedeutung der Beilegung des polnisch-litauischen Konflikts" — Friedrich Ross — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr 4, 1938, str. 81—83.

„I provvedimenti a favore della marina mercantile in Francia, Olanda, Svezia, Belgia, Grecia, Danimarca, Estonia e Canada" — B. Borriello — *Rivista di Politica Economica,* Roma, nr 4, 1938, str. 584—596.

„Une collaboration belgo-néerlandaise dans le domaine portuaire est -elle possible? II. Le point de vue néerlandais" — Rijngoud — *Lloyd Anversois* Anvers, z 7. III. i 14. III. 1938, str. 1, (początek w nr. z 14 i 21. II. 1938, c. d. nastąpi).

„I provvedimenti a favore della marina mercantile negli Stati Uniti, Giapone, Germania e Norvegia" — B. Borriello — *Rivista di Politica Economica* Roma, nr 5, 1938, str. 464—477.

„Co-operation and minimum freights" — Em. Högberg — *Scandinavian Shipping Gazette,* Copenhagen, nr 22, z 2. VI. 1938, str. 767—769.

„Timber Trade Federation and Baltic Conference" — A. J. Harris — *Scandinavian Shipping Gazette,* Copenhagen, nr 24, z 15. VI. 1938, str. 853.

„Trade follows the Flag" — Gini Corrado — *Weltwirtschafts-Archiv* Jena, nr 2, marzec 1938, str. 181—227.

„Aktywizacja polityki morskiej" — H. Buxell — *Żegluga,* Gdynia, nr 2, luty 1938, str. 7—10.

„Grundsätzliche und aktuelle Fragen der deutschen Verkehrspolitik" — Otto Most — *Weltwirtschafts-Archiv,* Jena, nr 3, maj 1938, str. 163—168.

„Sveriges sjöfart med främmande länder" — Gunnar Carlsson — *Svensk Sjöfarts-Tidning,* Stockholm, nr 14, z 7. IV. 1938, str. 241—244.

„Der deutsch-argentinische Seeverkehr in seiner Entwicklung seit der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart" — Hans - Joachim Trummel — *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft,* Berlin, nr 1, 1938, str. 37—52 (c. d. nastąpi).

„Zur Aufnahme des litauisch-polnischen Verkehrs" — Dr. A. Schönemann — *Ost-Europa Markt,* Berlin, nr 5, 1938, str. 205—210.

„Les crédits à la navigation, L'état actuel de la question" — Fernand Leleux — *Revue de la Ligue Maritime Belge,* Bruxelles, nr 3, 1938, str. 60—61.

„Die Sicherstellung von Baugeldern während des Schiffbaues" — Essfeld — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr 6, 1938, str. 158—159.

„Schiffahrt und Urkundesteuer" — Dr Hans Ehlers — *Hansa,* Hamburg, nr 22 i 23, 1938, str. 1045, 1074—1077.

„Steuerprobleme der Seeschiffahrt" — Rolf Dr. Stödter — *Hansa,* Hamburg, nr 25, 1938, str. 1158—1163.

„La reconstruction de la marine marchande française. Rôle et fonction du crédit maritime" — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 21. VI. 1938, str. 1.

„Die Erfolge des Tankerpools" — Dr Kurt Preis — *Wirtschafts-Dienst,* Hamburg, nr 25, z 24. VI. 1938, str. 852—854.

„U. S. Merchant Marine Problems" — Emory S. Land — *Fairplay*, London, nr 2867, z 21. IV. 1938, str. 113—114.

„Gegenwartsfragen der deutschen Seeschiffahrt" — John T. Essberger — *Wirtschafts-Dienst,* Hamburg, nr 15, z 15 IV. 1938, str. 510—512.

„Neue Rentabilität der englischen Seeschiffahrt" — Oskar Lindner — *Wirtschafts-Dienst,* — Hamburg, nr 21, z 27. V. 1938, str. 712—713.

„Special Problems of German Shipping and German Shipbuilding" — *Weekly Report of the German Institute for Business Research (Supplement),* Berlin, nr 19/20, z 18. V. 1938, str. 37—40.

Transport — Flota — Budownictwo okrętowe

„The progress of transport by water" — W. J. Bassett - Lowke, W. J. Loco — *The P. L. A. Monthly,* London, nr 152, czerwiec 1938, str. 543—547.

„Le rôle du „Container" dans le trafic combiné fer-mer. Une enquête sur son utilisation dans le trafic maritime et fluvial" — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 19. IV. 1938, str. 1.

„Sjötrafik med containers" — ing. Alfred Lilliendahl — *Svensk Flagg,* Stockholm, nr 6 z 25. III. 1938, str. 118—119.

„Container im internationalen Verkehr" — Sommerlatte — *Der Schiffsfrachtendienst,* Hamburg, nr 13, z 26. III. 1938, str. 8—12.

„La radio-maritime" — Van de Velde — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 2. VI. 1938, str. 3.

„Schiffskältemaschinen & Schiffskältetransporte" — Obering Schneider — *Hansa* Hamburg, nr 18 z 30. IV. 1938, str. 821—830.

„Die Risiken bei der Konnossements - Ausfertigung" — Dr Werner Eggers — *Deutsche Verkehrs-Nachrichten,* Hamburg, nr 69 z 23. III. 1938, str. 7.

„Ladungsklimatische Untersuchungen" — Dr Herbert Michler — *Hansa,* Hamburg, nr 13 z 26. III. 1938, str. 627—628.

„Die Konnossementausfertigung" — Dr W. Eggers — *Deutsche Verkehrs - Nachrichten,* Hamburg, nr 55 z 7. III. 1938, str. 2.

„The Stowage of Cargoes" — Aubrey — Rees — *The Shipbroker.* London, nr 29, luty 1938, str. 25—38.

„Trampshipping Cargoes, and Freights" — L. Isserlis — *Journal of the Royal Statistical Society,* London, Part I, nr 1 — 1938, str. 53—134.

„Opłacalność statków towarowych - trampów" — K. Hichel — *Wiadomości Portu Gdyńskiego,* Gdynia, nr 3, marzec 1938, str. 10—13.

„Praca polskiej floty handlowej w r. 1937" — J. Korolkiewicz — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 13 z 26. III. 1938, str. 541—543.

„Freizeichnungen und die Schaffung reiner Konnossemente" — Dr W. Eggers, *Deutsche Verkehrs-Nachrichten,* Hamburg, nr 99 z 29. IV, 1938, str. 6.

„Z rozważań nad drogami rozwoju marynarki handlowej" — T. Ocioszyński — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 16, z 16. IV, 1938, str. 637—640.

„Notte sulla situazione finanziaria della marina mercantile britannica" — Pino Fortini — *Rivista di Politica Economica,* Roma, nr 2, II. 1938, str. 205—209.

„Neuzeitliche Gesichtspunkte für Fischdampferkonstruktion" — Dr Ing. G. Lehmann und Ing. L. Göbel — *Hansa,* Hamburg, nr 34, kwiecień 1938, str. 172—175.

„British Shipbuilding" — *The Economist,* London, nr 4928 z 5. II. 1938, str. 294—321.

„Polski przemysł okrętowy" — Stanisław Tor — *Biuletyn Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni,* Gdynia, nr 9 z 15. V. 1938, str. 5.

„The Finnish Shipbuilding Industry" — K. W. Hoppu — *Finnish Trade Review,* Helsinki, nr 1, marzec 1938, str. 7—9,

„La protection constructive contre le feu à bord des paquebots" — W. Faerman — *Journal de la Marine Marchande,* Paris, z 21. IV. 1938, str. 561—565.

Zagadnienia portowe

„Die Verwaltung der deutschen Seehäfen" — Hermann Haemmerle — *Weltwirtschafts-Archiv,* Jena, Bd. 46, luty 1937, str. 476—495.

„Moderne Hafen — Umschlagsanlagen" — Ing. Hans Manitius Schulze — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr 2/3, luty—marzec 1938, str. 51—55.

„Neuere Umschlagsgeräte im Hafen und an Bord" — O. Wundram — *Hansa,* Hamburg, nr 9 z 26. II. 1938, str. 466—454.

„L'organisation du travail dans les ports maritimes" — Georges Hecquet — *Journal de la Marine Marchande,* Paris, nr 985 z 17. II. 1938, str. 217—219, c. d. str. 291—293.

„Der Seeverkehr in Hamburg und Bremen in Seinem Verhältnis zu Antwerpen, Rotterdam, Triest und Gdingen im Jahre 1937" — *Hansa,* Hamburg, nr 10 z 5. III. 1938, str. 490—492.

„Une collaboration portuaire belgo-néerlandaise dans le domaine portuaire est-elle possible?" — Rijngoud — *Lloyd Anversois,* Anvers z 23. V. 1938, str. 1. (Rozdział czwarty — poprzednie w nr z 14 i 21 lutego i 7, 14 i 21 marca br.).

„La collaboration portuaire internationale. La défense de la fonction commerciale" — J. De Keuster — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 29. VI. 1938, str. 7.

„Les relations modernes entre les grands port continentaux" — J. Schoofs — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 29. VI. 1937, str. 7.

„L'industrie textile polonaise et le port de Gdynia" — Inż. Karol Bajer — *Bulletin Périodique — Société Belge d'Eudes et d'Expansion,* Liège, nr 3, czerwiec 1938, str. 436—422.

„Wytyczne dla uprzemysłowienia Gdyni" — Mgr Bolesław Koselnik — *Wiadomości Portu Gdyńskiego,* Gdynia, nr 3, marzec 1938, str. 7—9.

„L'Organisation du travail au port d'Anvers" — Emile Deckers — *Bulletin Périodique — Société Belge d'Études et d'Expansion,* Liège, nr 3, czerwiec 1938, str. 352—355.

„Komercjalizacja portu gdyńskiego" — *Wiadomości Portu Gdyńskiego,* Gdynia, nr 3, marzec 1938, str. 1—6.

„Le développement industriel des ports maritimes" — G. H. J. Daysh — *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie,* Amsterdam, raport, 1938, str. 107—110.

„Żegluga śródlądowa w porcie gdańskim" — *Wiadomości Statystyczne,* Warszawa, nr 10 z 5. IV. 1938, str. 177—178.

„Die Bedeutung Stettins als Seehafen der Reichshauptstadt" — Prof. Dr Hunke — *Ostsee - Handel,* Stettin, nr 9 z 1. V. 1938, str. 1—5.

„Rotterdam après la crise" — Jean Malabard — *L'Actualité Économique,* Montréal, nr 4, luty 1938, str. 349—365.

„La compétition entre les ports de la mer du Nord et les ports italiens — Rijngoud — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 28. III. 1938, str. 1.

„Steigender Baumwollumschlag in Gdingen" — Dr Boustedt — *Hansa,* Hamburg, nr 16 z 16. IV. 1938, str. 750—751.

„Obroty portów europejskich" — K. Meier — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 24 z 11. VI. 1938, str. 913.

„Porty Gdynia i Gdańsk w 1937 r." — Zygmunt Tymiński — *Przegląd Gospodarczy,* Warszawa, nr 6 z 15. III. 1938, str. 253—255.

„Die neue Seehafen - Zollordnung" — Z. Oll — *Mitteilungen des Hamburgischen Weltwirtschafts - Archivs,* Hamburg, nr 14, 1938, str. 221—222.

Les zones franches maritimes et fluviales (Dekret 24. V. 1938) — *Journal de la Marine Marchande,* Paris, nr 1000 z 2. VI. 1938 str. 848.

Zaplecze portowe

„Drogi wodne w walce o zaplecze" — A. W. Zakrzewski — *Wiadomości Portu Gdyńskiego,* Gdynia, nr 2, Luty 1938, str. 9—10.

„Interesy polskie a most na Dunaju" — Juliusz Zagórski — *Drogi Polski,* Warszawa, nr 6 z 1. VI 1938, str. 358.

„Le transit allemand par des ports étrangers et l'économie de devises du Reich" — J. Schoofs — *Lloyd Anversois,* Anvers, z 20. VI. 1938, str. 1—3.

„W sprawie handlu tranzytowego i obrotu uszlachetniającego zbożem — Wł. Łochocki — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 23 z 4. VI. 1938, str. 882.

„The Economic Outlook in Central Europe" — Gerhard Schacher — *Lloyds Bank Ltd. Monthly Review,* London, nr 100, czerwiec 1938, str. 283.

„Le rapprochement économique des pays scandinaves et baltes" — Alberts Zalts — *L'Économie Internationale,* Paris, czerwiec 1938, str. 3—4.

„Dispersion of Baltic and Scandinavian Foreign Trade" — Stanisław Rutkowski — *Baltic and Scandinavian Countries,* Gdynia, Vol. IV, nr 2, maj 1938, str. 198.

„Stosunki handlowe państw bałtyckich z Polską" — Janusz Mazowiecki — *Polski Eksport - Import,* Warszawa, nr 5—6, czerwiec 1938 str. 6—8.

„Recente problemen in Tsjechoslovakije in verland met de economische struktur van het land" — *Economische - Statistisch Maandbericht,* Rotterdam, nr 6 z 30. VI 1938, str. 114 — 120.

K o m u n i k a c j a ś r ó d l ą d o w a

„Znaczenie drogi Renu dla krajów bałtyckich i skandynawskich" — Bolesław Tabak — *Jantar,* Gdynia, nr 2/6, czerwiec 1938, str. 80—85.

„Die Binnenschiffahrt im Verkehr mit Polen und der Durchgangsverkehr mit Ostpreussen auf den Binnenwasserstrassen der Grenzmark P. W." — Dr jur. Erich Günther — *Ostsee-Handel,* Stettin, nr. 5 z 1. III. 1938, str. 5—6.

„Die Entwicklung der Binnenschiffahrt in Polen" — Dr P. H. Seraphim — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr 6, str. 165—167.

„Wisła jako arteria węglowa" — Antoni Olszewski — *Przegląd Gospodarczy,* Warszawa, nr 5 z 1. III. 1938, str. 186—189. Ciąg dalszy w nr. następnych.

„Droga wodna Bałtyk — Wisła — Morze Czarne" — Inż. M. Chudziński — *Gospodarka Wodna,* Warszawa, nr 1, styczeń — luty 1938, str. 47—49.

„Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle" — Bruno Luniak — *Drogi Polski,* Warszawa, nr 6. 1. z VI. 1938, str. 371.

„Ruch towarowy i osobowy na Wiśle" — *Gospodarka Wodna,* Warszawa, nr 1, styczeń — luty 1938, str. 49—55.

„Program inwestycyj wodno-komunikacyjnych w r. 1938" — Inż. Stanisław Herbich — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr. 25 z 18. VI. 1938, str. 927—931.

„Die Aussichten für die Entwicklung der Binnenschiffahrt im Durchgangsverkehr mit Ostpreussen" — Dr jur. Erich Günther — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin nr. 1, 1938, str. 13.

„Die Bedeutung der Oder als Verkehrsstrasse des deutschen Ostens" — Dr Haus Schrader — *Ostsee-Handel,* Stettin, nr 4 z 15. II. 1938, str. 4—9.

„Die Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Grosschiffahrtsstrasse für Mitteleuropa" — Willy Liebel — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr 2/3, luty — marzec 1938, str. 36—41.

„Le rôle de la navigation intérieure dans l'économie belge" — Alex. Delmer — *La navigation du Rhin,* Strasbourg, nr 3—4, 1938, str. 77—87 i 105—121.

„Trafic and Trade. The Meaning of the Danube" — John Lehmann — *The Geographical Magazine,* London, nr 5, marzec 1938, str. 351—368.

„Het verkeer tusschen den Rijn en de Westduitsche kanalen" — *Economische Voorlichting,* Haga, nr 23 z 10. VI. 1938, str. 806—807.

„Das Problem der Verkehrsteilung (Landstrasse-Schiene-Wasserweg) — H. Fischer — *Zeitschrift für Binnenschiffahrt,* Berlin, nr. 6, 1938, str. 143—147.

P o r t o w y r y n e k t o w a r o w y i f i n a n s o w y

„Finansowe i gospodarcze położenie Gdańska" — Z. Rogoziński — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 16 z 16. V 1938, str. 640—644.

„Handel towarowy w porcie gdyńskim" — Józef Kawczyński — *Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni,* Gdynia, nr 8 z 30. IV. 1938, str. 5—9.

„Giełdy towarowe" — K. S. — *Polska Gospodarcza,* Warszawa, nr 15 z 9 IV. 1938, str. 599.

„Pośrednictwo w hurtowym handlu śledziami solonymi w Gdyni" — Wacław Kozakiewicz — *Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni,* Gdynia, nr 9 z 15. V. 1938, str. 25.

„Die Spedition und Lagerhaltung Bremens" — Heinrich Ohlendorf — *Wirtschafts-Dienst,* Hamburg, nr 20 z 20. V. 1938, str. 688.

„Zagadnienie wystawiania tzw. zaświadczeń składowych w porcie gdyńskim" — Dr Tadeusz Bierowski — *Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.* Gdynia, nr z 15. III. 1938, str. 5—9.

PRO DOMO SUA

W poprzednim numerze naszego kwartalnika przedstawiony był schematycznie dorobek pracy Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni po dzień 1 marca b. r. Pragniemy obecnie dać sprawozdanie z drugiego kwartału r. 1938, który to okres pracy mimo trzytygodniowej przerwy, spowodowanej Świętami Wielkanocnymi, może wykazać się 10 zebraniami dyskusyjnymi.

Zebranie Nr 71 z dn. 8 marca 1938 r. z referatem Mgr B. Koselnika pt. „Wytyczne uprzemysłowienia Gdyni i wybrzeża". Referat przedstawia ogólny plan uprzemysłowienia, jakiemu winna podlegać Gdynia, a następnie omawia poszczególne gałęzie przemysłu. W dyskusji mówcy dochodzą do wniosku, że zasadniczo istnieje masa przeszkód dla racjonalnego rozwoju przemysłu w Gdyni. Badając tę sprawę należy stwierdzić na wstępie, że poza przemysłem użyteczności publicznej, o powstaniu przemysłu decyduje zawsze rentowność. Przemysł pójdzie wszędzie tam, gdzie rentowność ta będzie zapewniona. Państwowa polityka przemysłowa winna więc stwarzać odpowiednie warunki, popierając jednocześnie inicjatywę prywatną. Stwierdzono, że po wybudowaniu portu rybackiego we Władysławowie, zaczyna się mówić o kanale puckim, tymczasem zapomina się zupełnie o kanale przemysłowym, którego budowa i wyznaczenie odpowiednich terenów na zakłady przemysłowe jest jednym z zasadniczych warunków gwarantujących rozwój przemysłu w Gdyni, i rozwój wogóle Gdyni, jako wielkiego portu na Bałtyku.

Zebranie Nr 72 z dn. 15 marca 1938 r. z referatem T. Nowackiego na temat: „Szacunek dochodu społecznego w Gdyni". Referat powyższy w skrócie ukazał się drukiem w piśmie codziennym „Kurier Bałtycki". Dyskusję nad referatem ze względu na doniosłość zagadnienia, postanowiono przełożyć na specjalnie temu poświęcone zebranie.

Zebranie Nr 73 z dn. 22 marca 1938 r. z referatem dra Lucjana Rosińskiego na temat: „Zagadnienie ubezpieczeń w Polsce". Prelegent na wstępie podaje historię ubezpieczeń w ogóle, podkreślając, że pierwsze ubezpieczenia powstały w dziedzinie żeglugi morskiej. Następnie omawia poszczególne ubezpieczenia i ich rozwój w Polsce. Pierwszym ubezpieczeniem o większych rozmiarach, administrowanym zresztą przez państwo, to ubezpieczenie istniejące przy komorach wojenno-ekonomicznych w Kwidzyniu i Bydgoszczy, utworzone przez Fryderyka II, po pierwszym rozbiorze Polski w 1783 r. Okres największego rozwoju ubezpieczeń to wiek XIX, kiedy kapitalizm i indywidualizm gospodarczy rozwinął się do niebywałych rozmiarów. Według ostatnich danych z r. 1936 istnieje w Polsce obecnie 70 instytucji ubezpieczeniowych. Walną część polskiej asekuracji opanował kapitał międzynarodowy. Ogólny zbiór składek wszystkich zakładów ubezpieczeniowych wynosił np. w r. 1935 — 136,9 milionów złotych, z czego zostało zwrócone społeczeństwu w postaci odszkodowań 70,5 miln. zł. Prelegent przewiduje szczególnie silny wzrost ubezpieczeń przewozowych, którym rozwój Gdyni i floty handlowej nada dużo rozmachu. W dyskusji zabiera między innymi głos W. Fedorowicz, charakteryzując szczegółowo ubezpieczenia morskie. Zebrani doszli do wniosku, że polskie zakłady ubezpieczeniowe winny dla wyrównania przyjmować więcej reasekuracji z zagranicy.

Zebranie Nr 74 z dn. 29 marca 1938 r. z referatem nadesłanym przez dra W. Łubieńskiego na temat: „Ogólne podstawy budownictwa przemysłowego w Gdyni". Referat omawiający aktualne zagadnienie gdyńskie wywołał ożywioną dyskusję, dającą się ująć w następujących punktach: a) rozwój przemysłu w Gdyni a położenie geopolityczne tego odcinka R. P., b) naturalne dążenie niektórych przemysłów w kierunku portu jako punktu stykania się szlaków przewozowych lądowo-morskich, c) rozwój przemysłu w porcie gdyńskim a zagadnienia etnograficzne, d) sprawa renty gruntowej w Gdyni, i na ostatku e) kwestie biura informacyjnego, którego rola polegałaby na obsłudze zainteresowanych sfer przemysłowców konkretnymi danymi dotyczącymi usadowienia się i możliwości pracy poszczególnych przemysłów.

Zebranie Nr 75 z dn. 5 kwietnia 1938 r. z referatem dyr. Milkiewicza na temat „Rola obiegu pieniężnego w życiu gospodarczym". Prelegent w referacie swoim pragnie wykazać, że obieg pieniężny podlega pewnej prawidłowości. W tym celu posługuje się schematem Förstera. Schemat ten za podstawę bierze analogię do układu krwionośnego w organiźmie ludzkim. W dyskusji stwierdzono, że schemat ten uwypukla decydującą rolę handlu, niestety w Polsce właśnie aparat handlowy jest niedostatecznie rozwinięty. Wykres Förstera posiada jednak szereg wad, między innymi nie uwzględnia międzynarodowego współżycia gospodarczego.

Zebranie Nr 76 z dn. 26 kwietnia 1938 r. z referatem B. Porożyńskiego na temat: „Polski czarter węglowy". Referat powyższy umieszczony jest w tym numerze naszego kwartalnika.

Zebranie Nr 77 z dn. 10 maja 1938 r. z referatem W. Grotta na temat: „O warunkach działalności gospodarczej w porcie gdańskim". Prelegent w referacie swoim poruszył jedynie ekonomiczne i polityczne warunki pracy z wyłączeniem strony technicznej. W Gdańsku cały ustrój gospodarczy został podporządkowany celom politycznym. Cała gospodarka Gdańska jest planowa, i można ją scharakteryzować jako system generalnych zakazań i wyjątkowych pozwoleń. Jedną z naczelnych zasad tego systemu — to zasada wodzostwa. Gospodarka totalna w Gdańsku, jest szkodliwa nie tylko dla polskiego życia gospodarczego, lecz również dla samego Gdańska. Następnie referent omawia poszczególne dziedziny życia gospodarczego jak: zagadnienie pracy, ekspedycji i maklerstwa, żeglugi śródlądowej, banków, spółdzielni, nieruchomości, rzemiosła i samorządu gospodarczego.

Zebranie Nr 78 z dn. 24 maja 1938 r. z referatem Mgr. M. Rylkego na temat: „Prawne ujęcię statku handlowego i jego sytuacji w oświetleniu prawa międzynarodowego". Referat powyższy umieszczony jest w niniejszym numerze kwartalnika pt. „Morski statek handlowy w prawie publicznym".

Zebranie Nr 79 z dn. 7 czerwca 1938 r. z referatem W. Grotta na temat: „Element polski w porcie gdańskim". Referat ten stanowi dalszy ciąg wygłoszonego poprzednio (zebr. 77) i całość zostanie ogłoszona w Nr 3 „Uprawy Morza".

Zebranie Nr 80 z dn. 14 czerwca 1938 r. z referatem Mgr T. Szmaja na temat: „Kredyty warrantowe ze specjalnym uwzględnieniem Gdyni". Referat powyższy umieszczony jest w dziale rozpraw niniejszego numeru „Uprawy Morza".